Kriegsliteratur.
Aus der Schenkung Louis Laiblin.
1914/18.

Buchbinderei von
O. Hartter.

227

Der Ostseekrieg

1914–1918

von

Korvettenkapitän Wieting

Verlag Gustav Braunbeck G.m.b.H. Berlin W.35.

Verlag der Photographischen
Gesellschaft, Charlottenburg 9.

Der Ostsee-Krieg 1914-1918

von

Korvettenkapitän Wieting

fo XII a 2218

GE.

Verlag
Gustav Braunbeck G.m.b.H. Berlin W.

Alle Rechte, insbesondere das Recht der Übersetzung, vorbehalten

Copyright 1918 by Verlag Gustav Braunbeck G. m. b. H. Berlin W 35

Umschlag- und Titelzeichnung von G. Eichhorn

52 Abbildungen und 2 Karten

Druck der Otto Elsner A.-G. Berlin S 42

Inhalt.

S M. S. „Württemberg" . . . . . Seite 5
„V 25" . . . . . „ 13
Erster Vorstoß in den Finnischen Meerbusen „ 16
Danzig . . . . . „ 21
Kreuzergefecht am 27. August 1914 . . . „ 23
Im Bottnischen Meerbusen . . . . . „ 29
Emsbewachung . . . . . „ 37
Sundbewachung . . . . . „ 41
Kriegführung in der Ostsee . . . . . „ 46
Einnahme von Libau . . . . . „ 50
U-Bootsangriffe . . . . . „ 57
„Albatroß" . . . . . „ 63
Unternehmung gegen den Rigaischen Meerbusen . . . . . „ 71
Dezember auf Streiffahrt . . . . . „ 81
Beschießung von Baltisch-Port . . . . „ 103
1917 . . . . . „ 110
Riga . . . . . „ 113
Einnahme der Baltischen Inseln . . . „ 117
Zur Waffenstillstandskommission Riga kommandiert . . . . . „ 152

Vorwort.

Nie oder doch nur selten hörte man bisher im deutschen Volke etwas über die Seekriegführung in der Ostsee.

Ich will daher versuchen, in schlichter Darstellung ein Bild von der dortigen Kriegführung zu geben und alle die treuen Kameraden, die hier ihren schweren Kriegsberuf ausübten, in Wort und Bild unserem Volke näher bringen.

Ich will dem deutschen Volke zeigen, daß auch hier die Marine auf dem Posten war und unter der obersten Leitung ihres Großadmirals, des Prinzen Heinrich von Preußen, Leben und Ehre dafür einsetzte, Deutschlands gerechter Sache zum Siege zu verhelfen.

Ende Juli 1918.

Der Verfasser.

S. M. S. „Württemberg".

„Melde gehorsamst, ‚Württemberg' festgemacht."

„Danke! Sie haben ja den Funkspruch, daß ‚kleine Sicherung' befohlen ist, erhalten. Ich erwarte, daß ‚Württemberg' morgen früh 5 Uhr planmäßig nach Kiel auslaufen kann."

Na, das war ja nun nicht so ganz einfach!

Das alte brave Torpedoschulschiff „Württemberg" hatte, wie immer, ohne sich in seiner Tätigkeit durch die sich immer mehr verdichtenden Kriegsgerüchte beirren zu lassen, seine Fahrten außerhalb der Flensburger Föhrde bis zum späten Abend fortgesetzt. Um 8 Uhr abends hatte ich als erster Offizier das Schiff in den Hafen gebracht und an seiner Brücke festgemacht.

Also, frisch ans Werk! Galt es doch, die große Zahl von Schülern und Lehrern, die sich hier aus allen Ecken und Kanten der Marine zusammengefunden hatte, möglichst schnell an ihre Stammkommandos zu überweisen. Der ganze Betrieb des Torpedoschulschiffes bestand — in diesem Falle ja „leider" — nicht aus der alten „Württemberg" allein, sondern eng verbunden gehörten außerdem viele große und kleine Torpedoboote, eine Torpedo- und Funkentelegraphieschule dazu. Alles in allem handelte es sich um die Abfertigung von etwa 2000 Menschen.

Am leichtesten war das Geschäft für die Torpedoboote, da deren Besatzungen geschlossen an Bord verblieben. Der größte Teil der anderen Offiziere und Mannschaften war aber noch in derselben Nacht mit der Bahn an seine Stammkommandos, wo sie dringend gebraucht wurden, zurückzuüberweisen.

„Alles nach der ‚Mobilmachungsrolle' antreten!" lautete mein Befehl.

Schnell erfolgte Meldung auf Meldung.

„Wettin" zur Stelle,

„Roon" zur Stelle,

„Kriegsfeuerschiff A" zur Stelle usw. usw.

Ein Vergleich mit der Uebersichtstabelle zeigte, daß die Meldungen aller Treffen richtig erfolgt waren. Erstes Treffen: die Linienschiffe, zweites: Große Kreuzer und Hilfskriegsschiffe, drittes: Kleine Kreuzer, viertes: Feuerschiffe, Signalstationen usw., fünftes Treffen: Torpedoboote war an Bord.

„Gut! Alle Leute nochmals belehren, wann ihr Zug fährt. Gruppenführer sind für rechtzeitiges Abrücken ihrer Gruppen verantwortlich. Wegtreten!"

Armer Stabszahlmeister! An diese Nacht wirst du oft zurückdenken! Es war wahrlich keine Kleinigkeit, all dies Personal in der kurzen Zeit abzulöhnen, vor allem „richtig" abzulöhnen. Aber, wie immer beim alten Stabszahlmeister, es klappte hervorragend.

Nach 3 Stunden, etwa 11 Uhr abends, und später, um 2 Uhr früh, mußte alles noch mal antreten, um verlorenen dummen Schäfchen, die es natürlich auch gab, in dem Durcheinander wieder auf die Beine zu helfen.

„Um 4 Uhr 45 hat alles, was mit der ‚Württem-

berg' nach Kiel fährt, mit gepackten Kleidersäcken an Bord zu sein, 5 Uhr wird abgelegt!" lautete der nächste Befehl.

Inzwischen hatten die Torpedoboote Dampf aufgemacht und verließen schon zwischen 8 und 10 Uhr abends den Hafen.

Die Glücklichen! Wie sehnsüchtig sahen wir ihnen nach. Konnten sie doch wahrscheinlich noch an der Seeschlacht, die doch sicher morgen oder übermorgen erfolgen mußte, teilnehmen.

„Drei Hurras für ‚S 96', drei Hurras für ‚S 143'!"

So fand sich immer noch Zeit, in begeisterter Stimmung den scheidenden Kameraden ein fröhliches Lebewohl zuzurufen.

Wie gern hätte ich selbst Frau und Kinder noch mal zum Abschied gesehen. Aber die Zeit drängte und es war nicht mehr möglich.

5 Uhr vormittags: „Ablegen! Backbord-Maschine halbe Fahrt zurück, Steuerbord 15°".

Wehmütig stand der Kommandant der „Württemberg", der ebenfalls ein anderes Mobilmachungskommando hatte, auf der Landungsbrücke und sah seinem abfahrenden Schiffe nach. Stolz wie ein Spanier zog ich mit der „Württemberg", hinter ihr eine Motorbarkaß, 2 Dampfbarkassen und 12 Dampfpinassen folgend, gen Kiel.

Noch „drei Hurras für Seine Majestät" beim Ablegen und vor uns lag die Zukunft!

Diese war ja nun zunächst sehr friedfertiger Natur. Die alte „Württemberg" sollte in Kiel innerhalb

einer Woche als Reparatur- und Vorratsschiff für die aktiven Torpedobootsflottillen ausgerüstet werden und, sobald fertig, zur Hochseeflotte stoßen. Obwohl auf der Werft noch einige Geschütze eingebaut werden sollten, war doch vorauszusehen, daß unser altes Schiff sich kaum mehr an der vordersten Front betätigen konnte. Nun, da ließ sich zunächst nichts ändern, und jeder hatte seine Pflicht zu tun, wohin das Vaterland ihn augenblicklich stellte, wenn's auch bitter war. Aber da ich schon im Frieden eine Torpedoboots-Halbflottille geführt hatte, konnte ich wohl hoffen, sehr bald in ähnlicher Stellung Verwendung zu finden. —

„Wollen Herr Kapitän sich nicht mal unter Deck etwas ausruhen?" fragte mich der liebenswürdige Navigationsoffizier während der sechsstündigen Ueberfahrt nach Kiel.

„Danke sehr, gern!"

Unten sah's allerdings idyllisch aus! Ein großer Teil der Offiziers-Lehrer und -Schüler, die ihre neuen Kommandos in Kiel erreichten, fuhr ebenso wie die Mannschaften mit der „Württemberg" und hatte natürlich keine andere Unterkunft als die Offiziersmesse. Hier lagen sie nun wie Heringe, recht müde Heringe, von der Morgensonne beschienen, in malerischen Stellungen auf den Stühlen und einigen Koffern herum.

Aehnlich die Mannschaften! Gott sei Dank war gutes, warmes Wetter, so daß sie an Deck, den Kleidersack als Kopfkissen, schlafen konnten. —

Vorbei geht die Fahrt am schönen Glücksburg, vorbei an den herrlichen Wäldern der liebgewordenen Küsten! Werden wir euch jemals wiedersehen?

Doch was sollen jetzt trübe Gedanken! Voraus den Blick!

Welch reges Leben in der Kieler Bucht! Schnelle Torpedoboote schießen ihre Torpedos noch mal ein, Unterseeboote, Kreuzer und Linienschiffe laufen aus und laufen ein. Wachfahrzeuge bewachen die Einfahrt zum Kieler Hafen. Auch wir werden nach dem „Woher" und „Wohin" gefragt und müssen ungeduldig warten, bis wir einlaufen dürfen. Endlich kommt die Erlaubnis und hinein geht's in den prächtigen, lieben Kieler Hafen.

„Hart Steuerbord, Steuerbord-Maschine halbe Fahrt zurück! Leinen fest!" So, da lag das zukünftige Werkstattschiff in der Werft.

Nun begann ein munteres arbeitsreiches Treiben. Alles aktive Personal wurde seinen Mobilmachungsstellen überwiesen, dafür kamen Reservisten an Bord. Da letztere aber erst nach einigen Tagen eintrafen, mußte ein Teil der Ausrüstung von dem Rest der Stammbesatzung der „Württemberg", nur 12 Mann im ganzen, betrieben werden. Aber überall kam Hilfe her. Die Werft stellte Personal, und siehe da, plötzlich erscheint, sich im schönsten württembergischen Dialekt meldend, ein Trupp fröhlicher kriegsfreiwilliger Knaben. Woher sie kamen, ich weiß es nicht mehr! Ich weiß nur noch, daß sie einen Mordshunger hatten und fixe Jungens waren. Aber das hinderte sie nicht, trotz aller Ermahnungen, ihre Zigarren und Pfeifen mitten im Munitionstransport und in der Pulverkammer zu rauchen.

Es war ein recht interessantes Bild, das die

Werften boten. Was in diesen Mobilmachungstagen von den Kaiserlichen Werften geleistet wurde, kann nicht hoch genug anerkannt werden. Galt es doch, alle die alten Kriegsschiffe, die in Reserve lagen, aus ihren Schlupfwinkeln herauszuzerren und wieder instand zu setzen. Was das heißt, wird jeder Industrielle wissen, der seine Maschinen jahrelang unbenutzt hat stehen lassen.

„Die beste Konservierung unserer Schiffe und Torpedoboote ist immer noch die Seefahrt!" ist ein altes bewährtes Marinewort.

Und wie wurde an den Schiffen gearbeitet und wie tadellos klappten alle Schleppmanöver mit den großen Kasten. Welcher Feuergeist steckt, Gott sei dank, in der Marine!

So ging alles viel schneller, als planmäßig vorgesehen war. Dadurch ergaben sich natürlich auch manche Schwierigkeiten.

„Können heute mittag 400 Mann von uns und 300 Mann von uns bei Ihnen auf der ‚Württemberg' essen? Die Leute sind zwei Tage zu früh eingetroffen und wir haben noch keinen Koch und kein Backgeschirr," so drängten die ersten Offiziere von anderen Schiffen. Unser Koch, im Frieden ein „Flunki", jetzt aber famos, brachte alles fertig und gern halfen wir.

Neben uns lag der Panzerkreuzer „. . . . .", der erst in einigen Tagen zur Indienststellung fertig werden konnte. Auch ein sprechender Beweis dafür, daß der Kriegswille nicht von uns ausging. Wir hätten sonst wohl am ersten Mobilmachungstage bei der geringen Zahl unserer Panzerkreuzer auch diesen fertig gehabt.

Auf „kleine Sicherung" war bald der Befehl „drohende Kriegsgefahr" und danach der „Mobilmachungsbefehl" gekommen. Noch war es zweifelhaft, ob England neutral blieb. Da endlich wurde die Spannung gelöst.

England hat uns den Krieg erklärt! Gott sei Dank!

Schwer, ungeheuer schwer mußte der Kampf und die Kriegführung zur See werden! Welcher ungeheuren Uebermacht standen wir gegenüber!

Aber gleichgültig! Wir wußten, was die deutsche Marine wert war, fühlten die Kraft in uns, allen diesen Feinden standzuhalten! Und fürwahr, wir fühlten, daß es besser war, England als kämpfenden, wie als „neutralen" Feind zu haben. Und einmal mußte die Abrechnung doch mit unserem Erzfeinde abgehalten werden!

Seltsam, wie peinlich es jedem von uns war, in diesen Tagen in Kiel an Land zu gehen. Nur einmal tat ich es und — es klingt lächerlich — zog mir dazu Zivil an. Hatte doch jeder von uns Zurückgebliebenen das Gefühl, jetzt, wo unsere Kameraden zu Wasser und zu Lande schon vor ernsten Entscheidungen standen, in Uniform auf der Straße mit scheelen Augen angeblickt zu werden.

Interessant war es auf den Straßen. Ein ungeheures Spionenfieber beherrschte die ganze Stadt. Fast an jeder Straßenecke standen Menschenmengen, um das Suchen oder Verhaften von Spionen zu unterstützen. Sicherlich wurde in Kiel anfangs erhebliche Spionage ausgeübt. Aber die Aufregung des Volkes war natürlich in den meisten Fällen übertrieben. Jeder Un-

glücksmensch, der sich irgendwo auf einem Dache sehen ließ, wurde als „Telegraphenspion" verfolgt. Der brave Kieler Spießbürger wurde ordentlich hitzig dabei.

„Eben haben se zwei Engländers vons Dach gerissen und mit de Füße zertrampelt. Ochott, es waren so junge Kerls," offenbarte mir eine hübsche Kielerin. War natürlich auch Unsinn. Die Elektrische hatte einen Hund überfahren.

Personen mit fremdländischem Sprachakzent waren sofort verdächtig und wurden umringt. Ueberall mußte die Polizei vermittelnd eingreifen. Trotz fürchterlicher Gerüchte kam tatsächlich wenig Ernsteres vor; denn was ernst war, erfuhr man nicht. Schadete übrigens nichts, daß das Volk so hitzig vorging. Auch dadurch erfolgte im Volke eine eigene strenge Kontrolle aller Fremden.

Am Abend hätte ich auf der „Württemberg" beinahe mit meinem Stabsingenieur zusammen auch einen Spion gefangen.

Ein Boot ohne Licht auf dem Wasser!

„Boot ahoi! Sofort hierher! Aussteigen!"

„Sehen Sie, Herr Kapitän, was die Kerls da in ihrem Boot haben? Scheinen tatsächlich lauter Bomben zu sein!"

„Wo kommen Sie her und wo wollen sie hin?" herrschte ich die mit schlotternden Knien vor mir stehende Person in Matrosenuniform an.

„Och, Herr Kapitän, ich hab man bloß 100 Bierbuddeln von Land geholt und bin nun schon zehnmal anderswo längsseit geholt worden. Da ist's ja nun dunkel bei geworden!"

„V. 25."

„Herzlichen Glückwunsch, mein lieber W., Sie sollen wahrscheinlich Torpedoboote in der Ostsee bekommen. Melden Sie sich nur auf der Küstenschutzdivision," teilte mir der Stationsadjutant am 6. August 1914 mit.

Also dorthin!

„Mensch, ich habe gar keine Zeit! Du ahnst ja nicht, was ich zu tun habe, und jeder kleine Dreckpott hat seine Wünsche und will Kesselreinigung machen. Herrschaften! Nimm dir nur ein Boot, du weißt ja Bescheid."

Herzlich gelacht habe ich über meinen alten Freund, den Admiralstabsoffizier.

So „nahm" ich mir denn „V 25", eines unserer neuesten Torpedoboote! Du liebes „V 25", welch herrliche Fahrten habe ich mit dir gegen den Feind gemacht!

Schon am 7. August übernahm ich den Sicherungsdienst vor dem Sund und überwachte den dortigen Handelsverkehr.

Am 9. August nachmittags sammelten die kleinen Kreuzer „Augsburg", „Magdeburg" sowie „V 25", „V . . .", „V . . ." und es wurde der erste Vorstoß bis vor den Finnischen Meerbusen gemacht.

Hauptsache war, die Russen in Atem zu halten, ihnen zu zeigen, daß wir auf dem Posten waren und sie trotz unserer zahlenmäßig weit unterlegenen Streitkräfte nicht fürchteten.

Ich glaube auch, sie haben in den ersten Wochen gar nicht geahnt, daß wir uns nur mit zwei kleinen Kreuzern und drei, meist nur einem, Torpedobooten, so weit in ihre Gewässer wagen würden. Ihr Verhalten war sonst gar nicht zu erklären. Wie oft hätten sie uns bei einigem Unternehmungsgeist abschnappen können.

Leicht war unser Stand nicht! Es war klar, daß der Hauptschauplatz des Seekrieges in der Nordsee liegen würde. Von dort konnten aber vorläufig nicht mehr Schiffe zu unserer Hilfe abgegeben werden. Also helft euch selbst im fernen Osten!

Allgemein wird bei uns ja die russische Ostseeflotte weit unterschätzt. Schon damals bestand sie aus vier Linienschiffen, etwa unserer „Braunschweig"-Klasse gleich, einem Panzerkreuzer, an Gefechtswert und Größe etwa dem „Blücher" entsprechend, fünf Panzerkreuzern, etwa vom „Roon"-Typ, vier kleinen Kreuzern, die an Artillerie unserer „Augsburg" und „Magdeburg" absolut überlegen waren, mindestens 56 Torpedobootszerstörern und Torpedobooten älteren und neueren Typs sowie mehreren U-Booten.

Im Jahre 1915 sind dann russischerseits vier Schiffe der „Gangut"-Klasse, etwa unserer „Nassau"-Klasse gleichwertig, sowie verschiedene englische U-Boote hinzugekommen.

Alles in allem gewiß eine ganz stattliche Macht!

Und wir damals mit zwei kleinen Kreuzern und einem bis zwei Torpedobootszerstörern dagegen!

Nur in der Geschwindigkeit waren wir ihnen bis auf die „Nowik"-Zerstörer-Klasse, überlegen; gewiß ein großer, allerdings notwendiger Vorteil unsererseits. —

Memel war unser nördlichster Hafen, kam aber damals als Stützpunkt nicht in Frage, da noch keinerlei Befestigungen dort waren und im Hafen liegende Streitkräfte unter Umständen durch die feindliche Uebermacht überrascht und abgeschnitten werden konnten. So waren wir auf Danzig als Basis angewiesen.

Welche Entfernung war es aber von dort bis in den Eingang des Finnischen Meerbusens! 320 Seemeilen hin und 320 Seemeilen zurück. Von Wilhelmshaven bis Great Yarmuth sind es nur 260 Seemeilen.

Wie oft sind wir nur mit ein paar Tonnen Oel oder Kohlen nach Danzig zurückgekehrt! Wie leicht hätte der Feind uns mit seinen Schiffen und Booten vom Rigaischen Meerbusen oder südlich von Gotland aus den Weg abschneiden können! Die gewaltige Uebermacht des Feindes und die große Entfernung von unserer Operationsbasis Danzig gaben allen unseren Vorstößen einen delikaten Beigeschmack!

Hinzukam, daß damals ja niemand wußte, wie sich der Russe verhalten würde. Wir mußten wegen seiner Uebermacht aber dauernd auf große Ueberraschungen gefaßt sein.

Der edle Russe zur See scheint aber mächtige Angst gehabt zu haben. Und wir sorgten durch die Frechheit, mit der wir in seinen Gewässern herumfuhren, dafür, daß diese Angst niemals entschwand.

Erster Vorstoß in den Finnischen Meerbusen.

Am 16. August ging's endlich zur ersten großen Unternehmung in See, dazu „Augsburg", „Magdeburg", „V 25", „V . . .", „V . . ." und ein altes Passagierschiff als Minenleger mit vielen, vielen „Eiern" an Bord!

Frisch auf nach Norden!

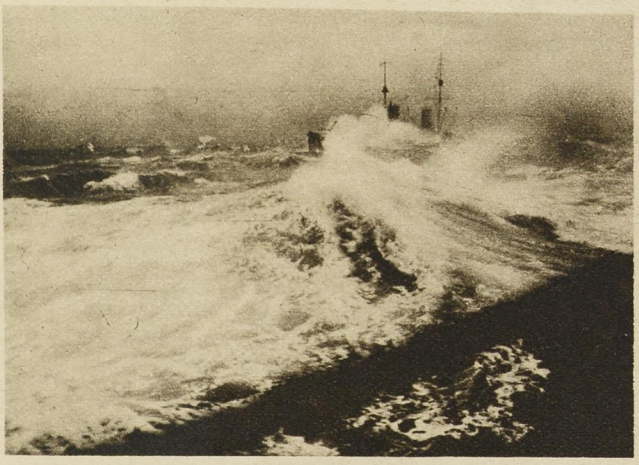
Unser Weg sollte mitten in den Finnischen Meerbusen führen, um nicht von Land aus gesehen zu werden. Von dort aus sollte dann der Marsch bis zum Bestimmungsort des Minenwerfens fortgesetzt werden.

Aber, weiß der Kuckuck, die Kerle paßten auf! Schon bei Dager-Ort, dem Südeingang zum Finnischen Meerbusen, tauchten nachmittags zwei Nowiks auf, die uns treulich in weiter Entfernung begleiteten und wie verrückt anfingen zu „funken". Nun mußte uns ja bald die ganze Mahalla in den Weg kommen! Und so geschah es auch!

Um 8 Uhr abends sichteten wir bereits voraus sechs große feindliche Kriegsschiffe und zahlreiche Torpedoboote. Der ganze Horizont vor uns war bedeckt mit Fahrzeugen und Rauchwolken.

Was nun? Unmöglich durften wir den Kampf mit dieser Uebermacht aufnehmen. Im Gegenteil, unsere Lage konnte höchst brenzlich werden, falls der Feind gegen uns vorstieß, da unser braves Minenschiff auf Kraft nur 16 Seemeilen herausbringen konnte und die feindlichen Panzerkreuzer 21 Seemeilen liefen.

Kap Riſtna mit Leuchtturm
auf der Nordweſtſpitze der Inſel Dagö. (Fliegeraufnahme.)



Torpedoboot in grober See.

Torpedoboote ziehen sich unter Rauchentwicklung zurück.

„Augsburg", „V 25," „V . . ." setzen „U . . ." zum Angriff auf zwei russische Panzerkreuzer an.

Nach einem Gemälde von Adolf Bock.

(Im Vordergrunde „Augsburg", „V 25" im heftigen Artilleriefeuer, links „V . . .", rechts vorn das Periskop von „U . . .", im Hintergrunde die beiden feuernden Panzerkreuzer.)

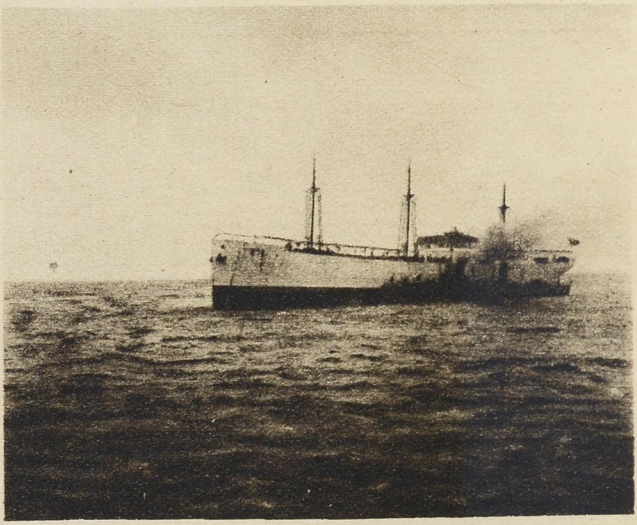
Geschwader und Torpedoboote in schwerer See.

„V 25" versenkt im Bottnischen Meerbusen vor Mäntyluoto den finnischen Dampfer „Uleaborg".

Nach einem Gemälde von Adolf Bock.

(Im Vordergrunde das Heck „V 25" mit einem Teil der an Bord genommenen und durch Matrosen bewachten Passagiere. Im Hintergrunde die brennende „Uleaborg".)

Havariertes Flugzeug wird eingesetzt.



Deutsches Torpedoboot hält schwedisches Motorschiff im Sund an. Winter 1914/1915.

Unser Admiral ging zunächst forsch auf den Feind zu. Erst, als wir bis auf 180 hm herangekommen waren, entschloß er sich, schon jetzt die Minen werfen zu lassen.

Ich sehe das prächtige Bild noch heute vor mir. Hinter uns im Westen die blutigrote Sonne im Untergehen, im Osten die stattliche feindliche Flotte, stolz ihre großen Kriegsflaggen mit dem Andreaskreuz im Topp setzend, dann unsere Schiffe auch mit Toppflaggen in Kiellinie mit südlichem Kurse fahrend, und etwa 2000 Meter westlich von uns das Minenschiff, in aller Ruhe seine Minen legend.

Atemlose Stille, kein Schuß fällt. Was wird der Feind machen? Es ist ja ganz ausgeschlossen, daß er nichts gegen unsere winzigen Streitkräfte unternimmt.

Und was tat der tapfere Feind? Mutig schwenkt er ebenfalls parallel zu uns auf Südkurs und betrachtet kühn aus der Ferne unser Vorhaben. Um so stolzer wehen aber die von der Abendsonne beleuchteten, deutlich sichtbaren Andreaskreuze auf seinen Toppflaggen!

So fuhren wir beinahe eine Stunde nebeneinander her, bis unser Eierleger seine Schuldigkeit getan hatte.

Gänzlich unverständliches Benehmen der Russen!

Dann aber: „Kurs West, äußerste Kraft voraus! Torpedoboote Nachhut bilden und dort sichern." Daß wir möglichst schnell das ungastliche Seegebiet verließen, wird uns wohl niemand übelnehmen. Und doch waren wir Torpedobootskommandanten etwas traurig. Hätten wir nicht doch schon während des Minenlegens oder nachher während der Nacht angreifen können?

Nein, es wäre bei den beinahe taghellen Nächten Wahnsinn gewesen!

Warum mag der Gegner wohl nichts unternommen haben? Ich glaube immer noch, daß er das Minenschiff mit den hohen Aufbauten für einen ganz besonders starken Panzerkreuzer gehalten hat.

Unser Minenschiff wurde nun nach Danzig detachiert, während wir anderen am nächsten Tage mit allen Mitteln und Kniffen versuchten, den Feind über unsere Minen zu ziehen. Aber all unsere Sirenenkünste halfen nichts, der Feind hatte wahrscheinlich Lunte gerochen. — —

Nachmittags 2 Uhr Winkspruch vom Flaggkreuzer: „Torpedoboote Grenzwachstation und Leuchtturm von Kap Ristna beschießen!"

Ha, das machte unseren Geschützführern Spaß! Waren es doch die ersten Schüsse, die von ihnen in Feindesland gefeuert wurden.

Gewiß war es kein Heldenstück! Aber anderseits soll man die moralische Wirkung beim Feinde, besonders in der ersten Zeit des Krieges, nicht allzu gering einschätzen. Man denke sich einmal, russische Zerstörer hätten Leuchtturm und Wachstation von Warnemünde oder Travemünde oder überhaupt irgendeinen Platz der deutschen westlichen Ostseeküste beschossen!

Angenehm wird den Russen die Beschießung jedenfalls nicht gewesen sein. Ich benutzte sie gleichzeitig als Schießübung für unsere Geschützführer, die ihre Aufgabe glänzend erfüllten.

„Grenzwachstation, Funkentelegraphenhaus und Signalturm sind völlig vernichtet; Leuchtturm ist zer-

stört," konnte ich dem Admiral nach dem Sammeln berichten. —

„Torpedoboote mit hoher Fahrt nach Osten aufklären, dort feindliche Streitkräfte feststellen, nicht beschießen lassen, vor Dunkelheit wieder zurück sein!" lautete der nächste Befehl.

Hei, das war etwas für unsere flinken Boote!

Mit 26 Seemeilen ging's hinein in den Finnischen Busen. Schon nach einer halben Stunde tauchten voraus überall Rauchwolken auf. Etwas peinlich waren uns starke Rauchwolken, die aus der Richtung Hangö, also nördlich, seitlich von den Booten auftauchten, sich schnell zu nähern schienen und uns abschneiden konnten.

Aber gleichgültig! Wird sich schon alles finden!

Nach einer Stunde etwa wurden voraus im Osten sechs große Schiffe gesichtet. Im Süden waren zahlreiche Rauchwolken und Masten sichtbar, anscheinend kleine Kreuzer und Torpedoboote.

Der Feind fuhr zunächst in einer doppelten Kiellinie auf die Boote zu. Aus dem einen Spitzenschiff konnten wir nicht so recht klug werden. War es „Rossija" oder „Rurik"? Und genaue Meldung wollten wir doch unserem Admiral bringen.

„Aber nicht beschießen lassen!" lautete der Befehl.

Egal, erst mal näher ran!

„Er hat geschossen, Herr Kapitän."

„Ja, denn man Signal für Kehrtmachen."

Aber es prickelt uns allen zu sehr, den Feind noch etwas zu ärgern. Schießen und Treffen ist doch zweierlei, und das Schiff hatten wir immer noch nicht genau erkannt. Also wieder auf ihn zu!

Inzwischen schwenkte unser „tapferer Feind von gestern" zur geraden Kiellinie, und, weiß der Teufel, wir hatten wohl die Entfernung zu weit eingeschätzt, die beiden vordersten Schiffe eröffneten plötzlich aus allen Poren ein heftiges Feuer auf die drei Boote. Der erste Schuß schlägt 100 Meter hinter dem Heck von „V 25" ein, eine hohe Wassersäule emporspritzend. Die anderen Schüsse nicht allzu weit ab.

Da ein einziger Treffer der 20,3-Zentimeter-Geschütze ein Boot vernichten konnte, zogen wir es nun doch vor, verborgen hinter einer mächtigen selbstfabrizierten Rauchwolke uns mutig zurückzuziehen.

Funkspruch von „Augsburg": „Achtung, feindliche Minensperre!"

Ach, der Alte sorgt sich wohl um uns? Ja, wo war denn die Sperre?

Da wir das nicht wußten, ist es uns denn auch gelungen, auf dem Hin- und Rückwege mitten durch sie hindurchzufahren. Nun, das erfuhren wir erst später, als wir wieder bei der alten, lieben „Augsburg" waren, und da konnten die Minen uns nichts mehr schaden.

Kriegsglück! Wie oft mag man inzwischen, ohne es zu ahnen, über feindliche Sperren gelaufen sein! —

„Augsburg" und „Magdeburg" blieben nun noch bei unserer Sperre und probierten noch mal am anderen Morgen ihre Sirenenkünste vergebens. Die Torpedoboote, deren Brennstoff allmählich auf die Neige ging, wurden detachiert. —

Winkspruch vom Flaggkreuzer: „Nach Danzig detachiert, unterwegs Backofen-Leuchtturm vernichten."

Ei, das ging nahe am Eingang des Rigaischen Meerbusens vorbei und liegt verflixt nahe zwischen Libau und Windau, beide damals noch russisch; dabei waren unsere Oel- bzw. Kohlenvorräte höllisch knapp. Waren wir doch seit dem 16., 2 Uhr nachmittags, unterwegs und konnten erst am 19. vormittags bei Backofen stehen. Von da waren es aber noch über 200 Seemeilen bis Danzig.

In der Nacht ließ ich „V 25" Oel an „V . . ." und „V . . ." abgeben. Um 9 Uhr nachmittags standen wir vor Backofen-Leuchtturm und schossen den großen steinernen Turm bis zur Hälfte herunter. Später, als wir Kurland besetzten, tat es uns leid, so gut geschossen zu haben, da wir den Turm jetzt selbst brauchten.

Aber wer konnte das damals ahnen!

Abends um 9 Uhr liefen wir mit je etwa ein bis zwei Tonnen Oel und Kohlen in Danzig ein. Es hatte also gerade so eben gelangt.

Danzig.

Warum mögen gerade heute die kleinen Mädchen alle so propper aussehen?

Ach so, es ist wohl Sonntag? Damit war man ganz aus der Reihe gekommen. Uns war ein Tag wie der andere seit Kriegsbeginn verflossen.

Welch buntes bewegtes Leben herrschte in der alten Stadt! Man merkte doch höllisch die Nähe des anrückenden Feindes.

Außerhalb der Stadt alles in fieberhafter Tätig-

keit, die Befestigungen zu verstärken, Drahthindernisse zu ziehen, Schußfelder zu schaffen. In der Stadt alle zwei Stunden gierig vergriffene Extrablätter, in den Lokalen die laute Verkündigung der Kriegsnachrichten, in den Straßen ein dauerndes Durchströmen von Truppenmassen, die Truppen zum größten Teil begeistert, zum Teil aber auch abgespannt und völlig ermüdet durch die langen Märsche.

Ich höre noch, wie ein biederer Danziger einem im Zuge marschierenden Landwehrmann zuruft: „Na, ihr seht man auch ziemlich tranklötrig aus!" „Dann ruft ihr Schafsköpfe doch wenigstens mal Hurra," lautete die schlagfertige Antwort.

Nachts wurde ich, im Hotel von den Strapazen der letzten Seefahrt ausruhend, plötzlich durch Wagengerassel und Geschrei geweckt.

Ein trüber Anlaß! Es waren die ersten ostpreußischen Flüchtlinge, die, von ihrer Heimat vertrieben, nach Danzig geflohen waren.

Welch traurigen Bilder sah man am nächsten Morgen auf der Straße. In langen Reihen standen die Wagen der Flüchtlinge, meistens Bauern, die ihr ganzes Hab und Gut, Frau, Kinder, Knecht, Schweine und Hühner, alles auf einem Wagen untergebracht hatten.

Auf der Bahn müssen sich geradezu trostlose Bilder abgespielt haben. Besonders mußten die kleinen Kinder unter den langen Eisenbahnfahrten bei mangelnder Nahrung und Milchversorgung gelitten haben. Denn anfangs war die Hilfstätigkeit noch keineswegs überall so organisiert, wie es nachher der Fall war.

Auch war man auf einen solchen Zugang von Flüchtlingen natürlich nicht vorbereitet.

Und dann kam der Sieg von Tannenberg! Welcher Jubel, welche Freude im alten Danzig. Und wohl konnte Danzig besonders froh über diesen Sieg und seine Folgen sein. Waren doch schon Kosakenpatrouillen bis nach Elbing, der Nachbarstadt Danzigs, vorgedrungen. Nicht ohne Grund also war so fieberhaft an Danzigs Verteidigung gearbeitet worden, und nun mit einem Male alle Sorgen in eitel Freude verwandelt!

Kreuzergefecht am 27. August 1914.

„Wir haben die „Magdeburg" verloren, das soll uns nicht hindern, vertrauensvoll in die Zukunft zu blicken," so eröffnete unser Admiral die Sitzung, in der er uns seine weiteren Pläne vortrug.

Wohl war ihm das Schicksal der „Magdeburg", die bei einem Vorstoß in dickem Nebel bei der Insel Odensholm auf Strand gelaufen und gesprengt worden war, ans Herz gegangen. Trug er doch selbst bis zu einem gewissen Grade die Verantwortung. Aber das war's gerade, was ihn so auszeichnete. Nichts, auch nicht Unglück, konnte seine prächtige Kriegernatur niederbeugen.

Eines Tages — später — wurde sein Schiff, ganz allein im weiten Meer im Nebel fahrend, von einer heftigen Explosion erschüttert. Es wurde steuerlos und begann, langsam zu sinken. Jeder glaubte an den Schuß eines englischen U-Bootes.

Eine zweite Explosion!

Das alte Schiff schwimmt immer noch. Der Untergang und damit, im dicken Nebel ohne jede Hilfe, der Tod ist wohl allen sicher!

Da ertönt ein männlicher Baß: „Na, einen Trost, mein lieber G., können wir doch mit nach unten nehmen. Die Kerls, die Engländer haben doch miserable Torpedos, was?"

Famos! Nun, zum Glück kam unvorhergesehene Hilfe durch die brave „Augsburg". —

Ja, die „Magdeburg" war verloren. „V . . ." hatte die Besatzung in schneidigem Ausharren trotz der herbeieilenden russischen Panzerkreuzer noch retten können. Wohl war es ein herber Verlust für uns. Auch „V . . ." hatte zunächst mit einem Schuß in der Turbine sich einer längeren Reparatur zu unterziehen.

Aber nicht hinter, sondern vor uns geschaut! Dann mußten eben die „Augsburg", „V 25", „V . . ." die Sache allein weitermachen! Nur die Russen nicht glauben lassen, daß der Verlust der „Magdeburg" unseren Offensivgeist lahmgelegt hat.

„X", ein alter kleiner Kreuzer, der sich mit seinen 18 Seemeilen Geschwindigkeit auch bis zum Eingang des Finnischen Meerbusens vorwagte, und „V . . ." nahmen die Besatzung der „Magdeburg" am 26. August in See über und dampften nach Hause. „Augsburg", „V 25", „V . . ." gleich wieder frisch ans Werk!

Ein seltsamer Genosse hatte sich inzwischen eingefunden. Ein U-Boot, das alte „U . . .", das war ja

großartig! Alle Achtung, daß es überhaupt mit Hilfe der „X" so weit gekommen war.

Unsere U-Bootsleistungen waren damals noch in den ersten Anfängen, und ganz besonders konnte man nicht viel von dieser alten Schlurre verlangen. Aber immerhin!

In der Nacht vom 26. zum 27. August 1914 schleppte die „Augsburg" das U-Boot weiter nach Osten in den Finnischen Meerbusen hinein.

Es war eine böse Nacht! Dicker, dicker Nebel. Dabei brach die Schleppleine ein paarmal. Wie oft tauchten die Umrisse des U-Bootes plötzlich gespensterhaft vor „V 25" auf. Nur „Hart Ruder" und „Aeußerste Kraft zurück" konnten schwere Havarien vermeiden.

Es war für uns Torpedoboote wahrlich nicht leicht, dem mit 7 Seemeilen fahrenden Schleppzug zu folgen, ohne ihn im Nebel und in der Dunkelheit aus den Augen zu verlieren.

Morgens klarte es auf. Ein herrlicher Tag brach an. Das U-Boot wurde losgeworfen und munter ging's mit hoher Fahrt dem Feinde entgegen. Bald sichteten wir voraus 9 fischdampferartige Fahrzeuge und mehrere Zerstörer, augenscheinlich schon beim Suchen der von uns am 17. August geworfenen Minen.

Nun begann eine wilde Jagd. Der Gegner war natürlich, schon als er Rauchwolken im Westen sah, mit höchster Fahrt ausgekniffen. Ein lahmer Krüppel war etwas zurückgeblieben. — Bums! Zu kurz. Bums! Zu weit. Bums! Aha, Treffer! Noch ein Treffer, schon brannte das Fahrzeug. Hurra!

Was ist das dort im Norden? Donnerwetter! Zwei dicke Panzerkreuzer hatten unser Vordringen in den Meerbusen benutzt, uns den Weg heraus nach Westen abzuschneiden, oder wollten es wenigstens. Beinahe wäre ihnen dies auch gelungen.

Also „Kehrt" und mit hoher Fahrt wieder nach Westen. Da taucht vor uns unser braves U-Boot auf. Schnell ist der Plan bei unserem Admiral fertig.

Das U-Boot muß zum Angriff angesetzt werden. Dazu ist voller Einsatz der Ueberwasserstreitkräfte nötig. Wir müssen versuchen, die beiden Panzerkreuzer so lange zu binden und, wenn möglich, dem U-Boot entgegen zu locken, bis das U-Boot heran ist. Das konnte natürlich lange dauern, da „U . . ." unter Wasser nicht mehr als etwa 4 Seemeilen, gleich 2 Meter in der Sekunde, Fahrt lief.

Ein herrliches Gefechtsbild begann. Wie auf dem Exerzierplatz, nur verteufelt ernst!

Statt mit äußerster Kraft weiter nach Westen zu entfliehen, hielt „Augsburg" und hinter ihm „V 25", „V . . ." auf den Feind zu. Famos, Admiral! Der Russe fällt auch drauf rein. Seiner Beute sicher, nichts ahnend von der Anwesenheit eines U-Bootes, stößt er mit schnaubender Fahrt auf uns zu. Dicke, schwere Rauchwolken entsteigen seinen Schornsteinen, eine hohe Bugwelle fegt er vor sich her.

„U . . ." sucht inzwischen seinen Kurs unter Wasser dem Feinde entgegen.

„Sssss." Eine wohl 20 Meter hohe Wassersäule steigt etwa 30 Meter neben „V 25" hoch. Hei, wie konnten wir uns ducken! Eine der dicken 20,3-Zenti-

meter war unmittelbar neben dem Boot eingeschlagen, so daß die Sprengstücke dicht an unseren Köpfen vorbeiflogen.

Wie weit, Entfernungsmesser? 160 hm! Verflixt, das war nicht allzuweit und der Abstand nahm schnell ab.

„Sssss." Hundert Meter zu weit, und näher bei der „Augsburg", der die Schießerei natürlich in erster Linie galt.

Und nun folgte Salve auf Salve. „Augsburg" war in Spreng- und Wasserwolken gehüllt. Wacker schoß sie wieder. Aber was konnten die 10,5-Zentimeter-Geschosse ausrichten? Sie tragen ja kaum bis 10000 Meter.

Immer näher kommt der Feind. Wäre doch das U-Boot erst dran! Konnte doch ein einziger Treffer die „Augsburg" schwer schädigen und der Vernichtung preisgeben.

Seit 5 Uhr nachmittags tobte der Kampf. Bald 100 Meter zu weit, 5 Meter zu kurz, 20 Meter zu kurz usw. saßen die Einschläge bei der „Augsburg".

„Fahren Sie so, daß ‚V 25' etwa 300 Meter hinter den Aufschlägen fährt, konnte ich in voller Ruhe meinem Wachoffizier befehlen. „V . . ." hielt sich seitlich weiter ab.

Plötzlich schwenkte der Gegner nach Westen ab. Hatte er Verdacht geschöpft? Oder wollte er uns aus 150 hm Entfernung erledigen, ohne selbst in die Gefahr zu kommen, Treffer zu erhalten.

Hallo, was hat denn „Augsburg"? In weißen Dampf gehüllt, dreht sie plötzlich „Hart Steuerbord" herum.

Also doch ein schwerer Treffer? „Dann müssen wir „Augsburg" entlasten und die Panzerkreuzer angreifen," hatte ich gerade mit meinem Wachoffizier besprochen. Was das für uns bedeutete, war allen klar.

Bald aber merkte ich die List. Unser Admiral fürchtete, der Feind würde von uns ablassen und dadurch das Herankommen unseres U-Bootes zunichte machen. Also schnell eine schwere Havarie markiert. Und siehe da! Wie die „Raben auf das Aas" stießen sie wieder auf uns zu und wieder begann die heftigste Beschießung.

Schnell nahm die Entfernung weiter ab. Allmählich wurde es für uns aber wirklich immer notwendiger, mit äußerster Kraft nach Westen und bald nach Südwesten zu entweichen, wollten wir nicht sicher abgeschnitten werden. Schon war die Entfernung auf 11 000 Meter herabgesunken. Nun mußte ja „U . . ." bald heran sein.

Und da kam die bittere Enttäuschung! Der Feind drehte plötzlich mit höchster Fahrt nach Norden ab.

Was war geschehen? Unser U-Boot war bis auf etwa 1500 Meter herangekommen, hatte aber wegen irgendeiner Ruderhavarie höher als nötig auftauchen müssen und, kaum sahen die Russen dies, suchten sie das Weite.

Donnerwetter, das war Pech! Wie leicht hätten wir schon damals einen vollen U-Booterfolg durch Vernichtung der beiden Panzerkreuzer haben können. Der volle, zweifellos schneidige und planvoll überlegte Einsatz unserer Ueberwasserstreitkräfte hätte es wohl verdient.

Ein Trost wenigstens war's, daß nach einigen Wochen einer der beiden Panzerkreuzer, die „Pallada", doch noch hat dran glauben müssen.

Ein weiterer Trost; keines unserer Fahrzeuge war beschädigt. Wohl waren während der ununterbrochenen dreiviertelstündigen Beschießung, besonders auf die „Augsburg" eine Unmenge Sprengstücke an Deck geflogen, aber niemand ernstlich verletzt.

Leider zogen sich die beiden Russen ganz hinter ihre Minensperren zurück, so daß der zunächst beabsichtigte Torpedobootsangriff von „V 25" während der Nacht unterbleiben mußte.

Also zurück nach Danzig, wo wir schon am 29. 8. abends im „Kalten Bodenburg" das edle Pilsener schlürfen konnten.

Im Bottnischen Meerbusen.

„Voraus 3 abgeblendete große Schiffe" meldete mir der Wachoffizier in der Nacht des 1. September, wo „Augsburg" und „V 25" die einsame Wacht zwischen Gotland und Kurland hielten.

„Feind macht kehrt."

Schade, daß die Nächte so hell waren. Wie schön hätte „V 25" sonst mal folgen und ran können. Aber so war keine Aussicht, seine Torpedos los zu werden, ohne daß der Feind, dies merkend, rechtzeitig abgedreht hätte.

„An Backbord etwa 4000 Meter ab ein feindlicher Zerstörer!" Konnten wir den Burschen nicht fangen?

Da, zwei Blitze und bald darauf noch mal zwei

Blitze! Weiß Gott, der Kerl schießt auf diese Entfernung unter einem gräßlichen Schneidungswinkel auf das einzelne Schiff, die „Augsburg", vier Torpedos ab. Muß ja sehr viel Torpedos übrig haben oder will nachher zu Haus mit einem Angriff renommieren!

Schnell wie der Blitz sauste die „Augsburg" mit „V 25" hinter ihm her. Aber seltsam, spurlos verschwunden in einer Oelwolke, ist er bald nicht mehr zu sehen. Muß wohl einer der neuen 36-Seemeilen-Nowiks gewesen sein. —

Während der Nacht folgten wir dem Feinde und hielten Fühlung. Er wagte es trotz der hellen Nacht wohl wegen der Torpedobootsgefahr nicht, auf uns zuzusteuern.

Am anderen Morgen wandte sich das Blättchen. Aus den Folgenden wurden die Verfolgten. Aber was konnten die drei 21 Seemeilen laufenden Panzerkreuzer der schnellen „Augsburg" und „V 25" anhaben? Bis weit nach Süden auf die Höhe von Libau ging die Jagd, in die beinahe auch noch die alte „Y" verwickelt worden wäre, für die es allerdings ein böses Ende hätte nehmen können.

Plötzlich aber drehte der Feind ab. Doch schlappe Kerls! Wenn sie erführen, daß sie die langsame „Y" vor sich hatten, würden sie sich wohl heute noch grün und blau ärgern. —

„Bitte, wenn irgend möglich, für meine stark angestrengte Besatzung um zwei Tage Ruhe," lautete meine durch Winkspruch an den Admiral erstattete Bitte. „Einverstanden!" war die Antwort.

Kaum aber waren wir mittags in Danzig einge-

laufen, kommt der F.-T.-Gast und meldet: Funkspruch: „Wenn irgend möglich, soll ‚V 25' morgen abend ... stehen." Das bedeutete morgens 5 Uhr auslaufen.

„Kinder, wir wollen uns doch nicht von den dicken Pötten die Butter vom Brot nehmen lassen, wo wir bisher alles allein gemacht hatten," tröstete ich meine Leute, und begeistert stimmten sie zu.

Denn es war wirklich wahr!

Ein ganzes Geschwader und ... Torpedobootsflottillen kamen von Kiel, um den Russen hier oben mal auf die Beine zu helfen.

Welch erhebendes Gefühl war das damals für uns! So mag einer exponierten Feldwache im Angesicht eines ganzen feindlichen Bataillons zumute sein, wenn das eigene Bataillon zur Unterstützung herbeikommt.

Nein, da wollten wir nicht fehlen, besonders, wo unser Großadmiral, Prinz Heinrich, die Unternehmung selbst leitete!

Also ging's um 5 Uhr vormittags am 5. September mit „V 25" — „V ..." war inzwischen in die Nordsee gekommen —, raus. Ein heftiger Nordostwind blies uns entgegen. Bald mußte ich die Fahrt auf 19 Seemeilen mäßigen. Immer heftiger tobt die See. Ganze Wogen rollen über das Boot, alles in weißen Gischt hüllend. Klirrend zerbrechen die Glasscheiben auf der Kommandobrücke, eine heftige See zertrümmert den großen eisernen Ventilatorkopf auf dem Vordeck. Ich will aber rechtzeitig auf dem Sammelpunkt ankommen.

„Durch die letzten Seen sind alle Lasten- und

Mannschaftsräume im Vorschiff voll Wasser gelaufen," meldet die Nummer 1. Nun muß ich doch durch F.-T. melden: „Kann den Sammelpunkt wegen schwerer See erst um 9 Uhr nachmittags erreichen." Mehr konnte ich dem wie alle Torpedoboote aus dünnem Eisenblech gebauten Boot nicht zumuten.

Abends traf „V 25" bei dem Geschwader ein und hing sich zunächst der lieben „Augsburg" wieder an.

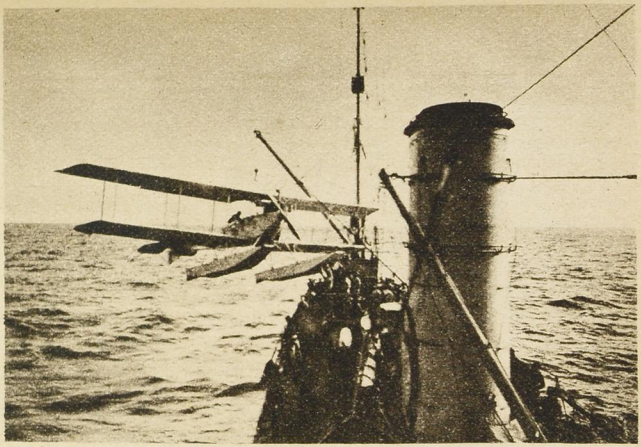
„Augsburg" und „V 25" wurden vorausgeschickt, um den Feind möglichst weit nach Süden zu locken. Die übrigen Streitkräfte sollten ihn dann zur Schlacht stellen und vernichten.

Aber der Russe war vorsichtig! Wohl kamen zwei Panzerkreuzer westlich Dager-Ort aus ihren Minensperren heraus, dampften aber immer, weit ab, westlich vor ihr auf und ab. Alles Locken nützte nichts, und doch wäre es beinahe dem Panzerkreuzer „B" geglückt, ihn, von Nordwesten kommend, zu fassen.

„Aeußerste Kraft voraus!" lautete der F.-T.-Spruch des Prinzen, und eine mächtige Rauchwolke verkündete sein Näherkommen. Aber der Russe machte rechtzeitig kehrt und sauste mit flammenden Schornsteinen nach Osten von dannen. Einige Salven des „B" erreichten ihn leider nicht mehr ganz.

Ach, wie gern hätten wir den Feind gestellt, der doch gut den Kampf gegen den „B" — die anderen Schiffe waren noch weit ab — hätte aufnehmen können!

Es war damals in mancher Hinsicht ein noch weit angenehmeres Seefahren als im nächsten Jahr und später. Feindliche U-Boote waren noch nirgends ge-



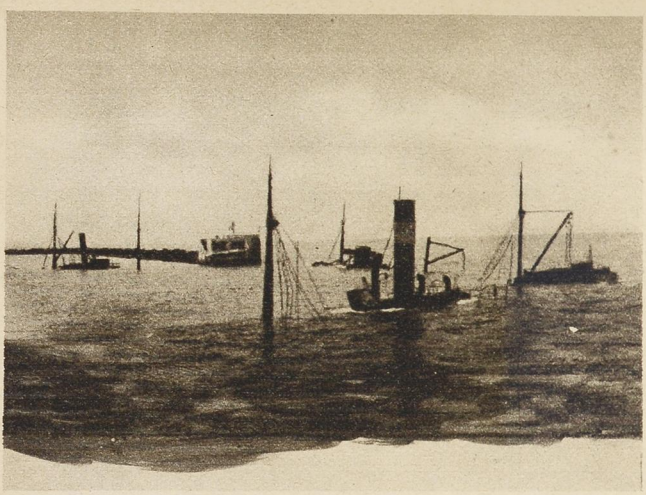
Torpedoboot mit Flugzeug.

Minenräumboote bei wenig bewegter See.

Beschießung von Libau.

(Im Vordergrund der Armeestab, dahinter die Stadt; im Hintergrunde die feuernden deutschen Schiffe, links zwei Torpedoboote, als Signalübermittler zwischen Marine und Armee dienend.)

Sprengung einer Mine durch Minenräumboote.



Eine der Einfahrten von Libau mit den von den Russen bei Kriegsausbruch zur Sperrung versenkten Dampfern.

Süd- und Mitteleinfahrt von Libau mit Hafenkai.
(Friedensbild, daher ohne versenkte Dampfer.)

sichtet. Der eigentliche Minenkrieg der Russen hatte noch nicht begonnen, so daß man außer der allerdings großen Möglichkeit, auf überlegene feindliche Ueberwasserstreitkräfte zu stoßen, bei der Seefahrt nur selten etwas zu fürchten hatte. —

Das war eine schöne Nachricht am anderen Morgen: „‚Augsburg', zwei andere kleine Kreuzer und ‚V 25' in den Bottnischen Meerbusen eindringen."

Mit hoher Fahrt ging's durch die Aalands-See hindurch. Ob damals dort schon Minen lagen?

Es ging aber alles klar.

Während die beiden Kreuzer im südlichen Teil des Meerbusens blieben und auf feindliche Kriegs- und Handelsschiffe fahndeten, stießen „Augsburg" und „V 25" bis in die Höhe von Björneborg vor. Der Vorhafen dieser großen finnischen Handelsstadt ist Mäntyluoto. Nirgends war unterwegs etwas vom Feinde zu sehen. „V 25" untersuchte mehrere Dampfer und Segler. Nichts Verdächtiges!

In Mäntyluoto am Strande stand ein so schöner großer Petroleumtank und lud direkt zum Einschießen ein. Unser Admiral hatte auch zunächst vor, die finnischen Oelbestände etwas zu verringern, aber der „Barbar" fürchtete, daß die offene Stadt durch das abfließende brennende Petroleum in Mitleidenschaft gezogen würde. Also ging's wieder nach Süden.

Da, in weiter Ferne ein Dampfer in Sicht! Leider schwedisch, hatte aber Passagiere an Bord. Und zu unser aller Freude stierte uns neugierig ein Haufen „John-Bull"-Visagen an.

„Alles antreten! Alle wehrfähigen Feinde absondern und rüber auf „V 25" lautete mein Befehl. 34 unserer geliebten Feinde konnten wir zu unserer Freude den Spaß, in ihrer Heimat gegen uns zu kämpfen, verderben. Es waren größtenteils junge Seeleute von den in Finnland liegenden englischen Dampfern.

„Ablegen."

Hallo, schon wieder ein Dampfer! Hoffentlich war das ein Russe oder Finne!

Schon war in prächtiger Abendbeleuchtung die Sonne untergegangen, und wir mußten nahe herangehen, um die Nationalflagge zu erkennen! Das ganze Deck voll Menschen! Begeistertes Tücherschwenken und Zurufe begrüßten das „russische" Torpedoboot.

Ah, die „russische Handelsflagge"! Na, euch sollen die Augen übergehen!

Nur eine kleine Gruppe von Menschen hielt sich wehmütig abseits. Da änderte sich plötzlich das Bild. Die „begeisterte" Gruppe wird „entgeistert", die betrübte Gruppe, „Deutsche", jubelt laut auf.

Ja, das hattet ihr Russen euch nicht träumen lassen, daß ein deutsches Torpedoboot es wagen würde, euch hoch im Bottnischen Meerbusen einen Besuch abzustatten?

Eine Viertelstunde gebe ich ihnen zum Kofferpacken und Hinübersteigen. Und dann ging's an die Versenkung des schönen Passagier- und Butterdampfers, den wir leider nicht mitnehmen konnten.

Ein seltsames Bild. Dunkle Nacht. An Deck „V 25" stehen die 34 Engländer vom ersten Dampfer „Gauthiod" und 36 Russen vom letzten Dampfer

„Uleaborg", bewacht durch vier Matrosen mit Revolvern. 12 Frauen, meist Stewardessen stehen mit erschreckten Gesichtern auf dem Achterdeck. In liebenswürdiger Weise bemühen sich um diese zum Teil recht hübschen Mädchen der damit beauftragte Ingenieur und — mein Bursche.

„Ablegen." „Auf 200 Meter Feuer eröffnen." Ein Schuß sitzt in der Wasserlinie, ein zweiter etwas höher, die nächsten alle Wasserlinie. „Uleaborg" aber will nicht sinken. Da trifft ein Schuß vorbei in den schönen Salon im Achterschiff. Im Nu steht das ganze Schiff in Flammen, ein herrliches Bild in der dunklen Nacht! Und bald ist nichts mehr von der „Uleaborg" zu sehen.

Nach zwei Stunden trafen wir die „Augsburg" wieder und gaben die 70 Feinde und 12 Frauen, die sich gar nicht von den gastlichen Tischen, wo es Portwein und Sekt nach den ausgestandenen Schrecken gab, trennen konnten, an „Augsburg" ab.

Mancherlei erzählten die russischen Gefangenen aus ihrem Heimatlande. Von einer Niederlage bei Tannenberg war ihnen nichts bekannt, im Gegenteil würde in Petersburg Sieg auf Sieg gefeiert.

Mächtig freute uns die liebevolle Gesinnung, die die Russen gegen uns hegten. „Augsburg" und „V 25" seien furchtbar verhaßt. Man wolle uns, die „Augsburg", den „Windhund", und „V 25" das schwarze Gespenst", wie wir tituliert wurden, nicht niederschießen, nein, alle hängen.

Das war doch wenigstens eine Art Anerkennung für unsere Fahrten!

Am 2. September trafen wir frohen Mutes wieder in Danzig ein.

Vielerlei Fahrten, manche ebenso, manche weniger abwechslungsreich wie die beschriebenen, lagen hinter und noch vor uns. Vorpostendienst zwischen Gotland und Kurland, Vorstöße bis in den hohen Norden, wo der einsame Fels Bogskär keck in die See hinausblickt und Fahrten längs der deutschen Küste, die zur Beruhigung und Sicherung der eigenen Handelsschiffahrt und Fischerei dienen sollten, wechselten sich ab.

War doch Handel und Fischerei zu Beginn des Krieges in der östlichen Ostsee beinahe ganz ins Stocken geraten. Da galt es, die deutsche Flagge überall zu zeigen, den Handelsschiffen und Fischern so schnell als möglich klar zu machen, daß wir, und nicht die Russen, die Ostsee beherrschten.

Welche Freude gab's damals in Memel, als „V 25" als erstes deutsches Kriegsfahrzeug dort einlief. Wie wurde die Mannschaft mit Blumen, Aepfeln, Eiern und Backwerk beschenkt.

Am 16. September erhielt ich die trübe Kunde, daß „V 25" nach Kiel gehen und das Boot an die Nordsee abgegeben werden sollte. Am 17. September, nachmittags, lief „V 25" in Kiel ein. Wehmütig und doch freudig der schönen Zeiten auf „V 25" gedenkend, gab ich das Boot an einen Kameraden der Nordsee ab.

Hatten wir ein Recht, uns ob des Geleisteten zu freuen?

Heldentaten hatten wir leider nicht aufzuweisen. Aber auf eins konnten wir wohl stolz sein! Wenn auch

kein greifbarer größerer Erfolg erzielt war, war es uns doch während zweier Monate gelungen, im Verein mit unseren Kameradenschiffen den weit überlegenen Feind in Schach und von unseren Küsten fernzuhalten.

Er hatte es nicht gewagt, die Nase bis über Libau hinauszustecken! Frei und ungehindert hatten deutsche Schiffahrt und Fischerei ihre Tätigkeit ausüben können!

Emsbewachung.

„Sie sind als Chef der . . . Flottille nach Emden kommandiert," wurde mir bald nach meiner Ankunft in Kiel eröffnet.

Wenn ich auch dadurch vom einfachen Torpedobootskommandanten zum Flottillenchef emporrückte, so konnte doch keine rechte Freude in mir aufkommen. Es waren Boote älteren Typs, mit denen größere Unternehmungen kaum mehr in Betracht kamen.

Aber man kann nicht immer gerade die Kommandos erhalten, die man sich wünscht. Jeder Fähnrich würde dann ja „Flottenchef" werden müssen.

Also übernahm ich am 5. Oktober 1914 das Kommando der . . . Flottille in Emden. Ihre Aufgabe war die Bewachung und Sicherung der Emsmündung und damit der Stadt Emden. Es war eigentlich ein recht exponierter Posten, war es doch damals noch der westlichste Stützpunkt unserer Marine.

Ernste, wehmütige Gedanken sind es vorwiegend, die mir jene Zeit zurückrufen.

Schon am zweiten Tage meines Kommandos

Funkspruch: „S 116' durch Torpedoschuß eines U-Boots gesunken."

Ganz nahe vor der Emsmündung war es dem englischen U-Boot „E 3" nach tagelangem Warten und Beobachtungen der von den Torpedobooten gesteuerten Kurse gelungen, das Boot zu treffen und zu vernichten. Gott sei Dank wurde der weitaus größte Teil der Besatzung gerettet.

Der Rächer ließ nicht lange auf sich warten!

Frech war „E 3" mehrfach aufgetaucht, vor der Emsmündung liegend, von Borkum und den Booten aus beobachtet. Kam man näher, tauchte es unter und verschwand. Ein schneidiger Kerl war der Engländer! Da schickten wir unseren „Wegener", derselbe, der später das Opfer des „Baralong" wurde, mit seinem U-Boot hinaus, um „E 3" zu vernichten.

Es muß eine starke Nervenprobe für ihn gewesen sein!

Aufgetaucht, lag „E 3" wieder vor der Ems. Schon auf weite Entfernung tauchte „Wegener" unter, und nun muß er sich ganz, ganz vorsichtig an den Feind heranpirschen. Eineinhalb Stunden hat er beinahe dazu gebraucht.

Wird „E 3" nicht inzwischen untertauchen? Nein, da liegt er endlich vor ihm, 300 Meter ab!

„Los!" Der Torpedo — einer genügt ihm — saust auf sein Ziel zu. „Wegener" sieht noch, wie der Kommandant von „E 3" und sein Wachoffizier ganz vergnügt oben auf dem U-Bootsturm stehen. Ein Krach, eine Wolke von Splittern und Menschenteilen!

„E 3" mitsamt seinem Personal hatte das Seemannsgrab gefunden. S 116 war gerächt! —

Vier meiner Boote sollten bald darauf eine wichtige Unternehmung gegen die englische Küste ausführen. „An der bevorstehenden Unternehmung sollen nur Freiwillige teilnehmen!" hatte der Befehl gelautet.

Wer wäre da zurückgeblieben? Gefragt sind sie alle worden, die Antwort wußte ich im voraus. Da kennt ihr die deutschen Matrosen und Heizer schlecht! Mögen wohl manche leichtsinnigen Kerls drunter sein; wer sie aber gesehen hat, in Not und Gefahr, der weiß, welch prächtiges Seemannsvolk auf unseren Schiffen fährt!

Ja, manchmal habe ich mit Bewunderung an unsere Leute gedacht. Wir Offiziere wissen meist, was der Führer vor hat, wissen, ob die Unternehmung ernst oder einfach, kurz, was uns „blühen" kann. Der Mann aber weiß in der Regel nichts. Blind und willig vertraut er seinen Führern. Er weiß, sie wollen das Beste und tun, was sie können!

Meine Bitte, die Unternehmung selbst führen zu dürfen, war mir abgeschlagen. Der Halbflottillenchef sollte die Leitung der ihm unmittelbar unterstellten Boote übernehmen. Gründlich und hoffnungsvoll war der Plan ausgearbeitet.

Warum nahmen wir aber die alten, langsamen Boote dazu? Sicher hätten neue schnelle Boote mehr Aussicht auf Erfolg gehabt. Aber hatten wir damals genügend davon, um eines derselben verlieren zu dürfen? Und glücken konnte der Plan auch mit den alten Booten. Kriegsglück gehörte allerdings dazu.

Ich sehe all die Braven noch vor mir. Tapfer und siegesgewiß zogen sie aus. Alles war getan, um dem Feind die Unternehmung nicht vorzeitig zu verraten. Und doch muß Verrat im Spiel gewesen sein!

Frühmorgens begleitete ich die vier Boote „S 115", „S 117", „118", „119", mit dem Rest der Flotille und dampfte weit voraus, um feindliche U-Boote zu verjagen, die sonst Meldung erstatten konnten. Dann entließ ich sie mit dem Signal „Glückliche Fahrt".

Noch mittags meldete der Führer: Habe feindliches U-Boot gesichtet." Wäre er doch umgekehrt!

Ob das U-Boot ihn gemeldet hat? Wahrscheinlicher aber ist Verrat durch Spionage von Emden über Holland nach England. Wie war es sonst möglich, daß noch in der Nacht, bevor die vier Boote ausliefen, einer der schnellsten englischen kleinen Kreuzer mit vier Zerstörern von England auslief und den Booten entgegendampfte?

Schon nachmittags am 17. Oktober begann die Jagd! Armes, gehetztes Wild! Ein Entrinnen war nicht mehr möglich. Liefen die Engländer doch mindestens 12 Seemeilen, gleich 6 Meter in der Sekunde, mehr als unsere Boote. Rechtzeitige Hilfe von Emden her war wegen der großen Entfernung von beinahe 150 Seemeilen ausgeschlossen!

Ehrenvoll war der Untergang der Tapferen! Bis zum letzten Atemzuge haben sie den aussichtslosen Kampf gegen die ungeheure Uebermacht geführt. Kein Wort von „Ergeben". Herum den Bug und dem

erstaunten Feinde entgegen! Und dann mit wehender Flagge hinab in die Fluten!

Getreu bis in den Tod! Ehre ihrem Andenken!

Selbst die Engländer haben nur Worte der Achtung und Bewunderung für das Verhalten der Todesmutigen gehabt.

Nur wenige konnten gerettet werden. In völkerrechtswidriger Weise wurde unser Lazarettschiff „Ophelia", das retten sollte, was noch zu retten war, von den Engländern gekapert.

Ein bitterer Verlust war es! Schwer konnte die erprobte Mannschaft der vier Boote ersetzt werden. Nur noch aus sechs Booten bestand die einst so stolze Flottille!

Eine andere Verwendung war ihr daher zugedacht. Immer wichtiger war die strengste Bewachung des Sundverkehrs geworden. Die dort befindlichen Torpedoboote waren nicht mehr zahlreich genug, um ihre Aufgabe durchführen zu können.

So erhielt ich Befehl, mit den sechs verbliebenen Booten und anderen eine Flottille zu bilden und am 3. November 1914 das Kommando über die Sundbewachung zu übernehmen.

Sundbewachung.

„Was ist denn der Sund und seine Bedeutung, und was kann da viel los sein?" wird mancher Laie fragen.

Drei Zugänge führen von der Ostsee in das Kattegatt und damit in das offene Meer, der Kleine und der

Große Belt und der Sund. Im Frieden führte durch alle drei Straßen ein reger Handelsverkehr. Während des Krieges geht nun dieser ganze Verkehr durch den Sund.

Hauptsächlich waren es deutsche, schwedische, dänische und russische Schiffe, die ihren Weg im Frieden durch den Sund nahmen. Im Kriege sind es natürlich die Schiffe der Neutralen, also besonders Schweden und Dänen, die den Handel zwischen den russischen, schwedischen und dänischen Ostseehäfen und der Außenwelt betreiben.

Da heißt es angestrengt aufpassen, daß diese Schiffe nach dem Seerecht und der Prisenordnung verfahren, also besonders, daß sie keine Bannwaren in Feindeshand bringen. Jedes Schiff muß dazu genau untersucht werden.

Der Dienst der Boote ist daher tags und nachts schwer und verantwortlich. Außerdem richtet sich die Bewachung natürlich gegen feindliche Kriegsschiffe und U-Boote, deren Durchbruch durch den Sund und Einbruch in die Ostsee nicht außer dem Bereich der Möglichkeit liegt. —

„Morgen früh, 4 Uhr, X Halbflottille auslaufen und Y Halbflottille im Sund ablösen!" lautet der Flottillenbefehl.

Fröhlich gehen die Besatzungen nach zweitägiger „sogenannter" Ruhe, die reichlich durch Kohlennehmen, Konservierungs- und Reinigungsarbeiten ausgefüllt ist, von Warnemünde aus in See, ihrer interessanten Tätigkeit entgegen. Schon nach 5 Stunden erblickt man die schwarzen Kameraden im Sund.

Winkspruch vom Führerboot: „Handelsverkehr seit Nachlassen des Sturmes wieder sehr rege, Boote haben seit gestern 50 Schiffe untersucht."

Schnell nehmen die Boote die vorher angewiesenen einzelnen Positionen ein.

Donnerwetter, da kommt ein dicker Dampfer! Flaggensignal an den Dampfer: „Sofort stoppen."

In elegantem Manöver geht der Wachoffizier längsseit und einer der Offiziere steigt auf den Dampfer über. Genau werden die Papiere geprüft, das „Woher" und „Wohin", Ladung, Bestimmungsort und Eigentümer. Genau auch prüft der Kommandant inzwischen den Dampfer allgemein, ob der Name am Heck auch nicht einen übermalten anderen Namen deckt, ob der Name auf den Rettungsbojen und Booten auch mit dem Namen des Dampfers übereinstimmt, ob Kapitän und Besatzung irgendwelchen verdächtigen Eindruck machen. Wird doch mancher Trick versucht, Bannware mit falschem Papier oder sogar feindliche Schiffe unter falscher Flagge in Feindesbereich zu führen.

„Dampfer ist schwedisch, kommt aus Stockholm und hat Papiermasse nach Hull" meldet der in diesen Sachen erfahrene Reserveoffizier. Also „Dampfer als unverdächtig entlassen" entscheidet der Kommandant.

Aha, da kommt ja der Postdampfer aus Helsingborg nach Trelleborg!

Seltsam, dachte ich zuerst, warum sich immer mehrere Boote darum reißen, gerade dort längsseits zu gehen? Na ja, später hörte ich's. Der Kapitän war ein netter Kerl und reizende Stewardessen kredenzten

wohlschmeckenden Kaffee! Sieh mal an! Da soll doch mal das Flottillenboot öfter längsseit gehen! —

„Ja, Herr Oberleutnant, wenn Sie mich zurückschicken, dann tragen Sie die volle Verantwortung."

Ein gerissener Kerl war der alte Seebär! Hatte seine Papiere nicht ganz in Ordnung und sollte daher nach Trelleborg in Schweden zurück. Ich hab' man bloß noch eine Tonne Kohlen und da kann ich noch grade bis nach Helsingborg mit kommen." Der Fuchs hoffte, auf diese Art nach Norden durchschlüpfen zu können. Welch dummes Gesicht machte er, als zwei Boote längsseit gingen, in aller Ruhe einige Tonnen Kohlen an ihn abgaben, ihm zur „Rettung aus Seenot" gratulierten und wieder zurück gen Osten schickten.

Lachen mußte der Griesgram doch. „Sind doch verteufelte Kerls, die Deutschen," sagte er zum Abschied. Das hinderte ihn aber nicht, nachts in der Dunkelheit nochmals den Durchbruch nach Norden zu versuchen.

Vergebliche Mühe! Kein Bein kam tags oder nachts ohne Untersuchung durch. So wurde er „gekitscht" und unter gräßlichem Schimpfen zur weiteren Aburteilung und Entscheidung vor das Prisengericht nach Swinemünde gebracht.

So brachte jeder Tag und jede Nacht reichlich Arbeit. Aber sie lohnte sich und es hing viel von ihr ab. Da ein größerer Dampfer mehrere Eisenbahnzüge wertvollen Materials für den Feind in seinem Bauche aufnehmen kann, bedeutete solch durchgeschlüpfter Dampfer immer einen wertvollen Kräftezuwachs für den Feind.

Besonders rege war im Frieden die Ausfuhr

Schwedens und Rußlands mit Grubenholz gewesen. England braucht dieses Holz notwendig für seinen Grubenbau. Da hieß es besonders scharf aufpassen. Denn mit allen Mitteln versuchten die neutralen Dampfer, Grubenholz nach England hinüberzuschmuggeln. Oft war es schwer zu entdecken, ob solches an Bord war. Obenauf lagen schön geschnitzte Hölzer, und Stein und Bein schwur der Kapitän, daß seine ganze Ladung aus solchen Brettern, also „nicht Bannware", bestände.

Eine große Erleichterung wurde später dadurch geschaffen, daß jedes Fahrzeug einen beglaubigten „Regierungsschein" über seine Ladung haben mußte. Dieser Bescheinigung mußte und konnte Glauben geschenkt werden. Alles Grubenholz und alle Bannwaren nach Feindesland mußten jetzt den Weg von Rußland über Land, in der Hauptsache also über Schweden und Norwegen, und von dort aus über See nehmen.

Der Weg durch die Ostsee ist dem Feind durch die treue Wacht im Sund vollkommen gesperrt! Der langwierige Transport über Land und dann wieder über See ist aber ganz unvergleichlich teurer, umständlicher und langsamer.

Alles in allem war es eine sehr interessante Tätigkeit vor dem Sund. Oft wurde man vor schwierige Entscheidungen gestellt, da Bannware und Neutralität sehr delikate Dinge sind.

Um einen Begriff von der Tätigkeit der Boote und dem Sundverkehr zu geben, müssen Zahlen sprechen: Beispielsweise passierten allein in den Monaten Januar, Februar und März 1915 insgesamt über 2000

Schiffe den Sund, davon erfreulicherweise mehr als die Hälfte, meist mit kostbarer Ladung, von deutschen Häfen kommend oder nach deutschen Häfen gehend.

Doch gewiß ein recht reger Verkehr und allerhand zu tun, jeden einzelnen zu prüfen und genau zu untersuchen.

Seit langem haben sich die Verhältnisse vor dem Sund geändert. Jetzt liegt dauernd ein großes Linienschiff dort. Starke Minenfelder, Netze und zahlreiche Torpedoboote halten die Wacht gegen feindliche Kriegsschiffe, insbesondere U-Boote und Handelsschiffe mit Bannware.

Kriegführung in der Ostsee.

Was macht ihr eigentlich in der Ostsee? Ich zweifle ja nicht, daß ihr auch ganz fleißig seid, aber der Russe kommt ja doch nicht. Was wollt ihr denn eigentlich dort?"

Solche und ähnliche weise Fragen sind mir oft in die Ohren gedrungen! Sollte man aus gekränktem Ehrgeiz darüber böse werden!? Nein, was soll auch der Laie so ohne weiteres davon wissen!

Also, was machten wir?

Zunächst, und das ist das wichtigste, wir sorgten dafür, daß der Russe nicht in unsere Gewässer vordrang, unsere Küsten und Häfen beschoß, Brandschatzungen vornahm oder gar an deutschen Küsten Truppen ausschiffte, die unsern heimatlichen Boden verheeren und unserer Armee in den Rücken oder in die Flanke fallen konnten!

Wie machten wir das?

Nun, dadurch, daß wir da waren, daß wir auf unserm Posten waren und nicht müßig in unseren Häfen blieben, sondern den Feind in seinen eigenen Gewässern aufsuchten, ihm kühn die Stirn boten, und endlich dadurch, und das war eine unserer Lieblingsbeschäftigungen, daß wir ihm überall, wo es uns praktisch erschien, Minen vor die Tür und sonstwo in den Weg warfen.

Ob Russen auf die Minen geraten sind?

Ach, wie viele wohl! Von manchen Fällen hat man ja gelesen, aber wie viele Fälle gibt es wohl, von denen wir nichts hörten! Das ist ja an sich sehr schade, aber es geht nicht, daß wir immer dort, wo unsere Minen liegen, bleiben und warten, ob wohl einer so gütig ist und das Pech hat, darauf zu geraten.

Nein, das sind „Veilchen, die im Verborgenen blühen".

Wir müssen uns mit den allgemeinen Ergebnissen, die unsere Maßnahmen auf des Feindes Kriegführung haben, begnügen. Und ich sollte meinen, die sind doch ganz anerkennenswert! Kein feindliches Schiff hat je unsere Küsten beschossen, keine feindliche Truppenlandung hat je stattgefunden, und von feindlichen U-Booten in der Ostsee hörte man fast nichts mehr! Mit vollem Recht können wir von der Ostsee in Anspruch nehmen, daß auch wir unseren Anteil daran haben, wenn Rußland jetzt besiegt in sich zusammenfällt und seine Flotte nur noch dem Namen nach besteht.

Was taten wir noch?

Zwischen Schweden, Dänemark und Deutschland

herrscht reger Schiffsverkehr. Ungeheuer wichtig war vor allem, daß die Zufuhr der schwedischen Erze aus dem Bottnischen Meerbusen und besonders von Stockholm her über See nach Deutschland nicht durch die Russen gestört oder sogar unterbunden wurde. Da war es notwendig, den fern von Libau längs der schwedischen Küste führenden Schiffsverkehr gegen russische Ueber- und Unterwasserstreitkräfte zu schützen. 210 Seemeilen sind's bis dorthin, also eine ansehnliche Entfernung von unserer Basis.

Auch der Handel an unserer Küste, von Nord-Kurland bis nach Danzig wollte nicht allein gegen U-Boote, sondern auch gegen Ueberwasserstreitkräfte geschützt sein, denen es doch mal einfallen konnte, zu erscheinen. Zu diesem Zweck lag auch stets ein Teil der deutschen Streitkräfte in Windau, der Handelshafenstadt nördlich von Libau. Da hieß es, dauernd auf dem Posten sein, dauernd Seefahrt betreiben!

Was taten wir noch?

Dann und wann gelang es den Russen auch, uns in dunklen Nächten Minen in den Weg zu werfen. Diese mußten gesucht und dann geräumt werden. Die kleinen Minensuchboote waren ihrerseits wieder durch größere Streitkräfte zu schützen. Da man leider nie sicher wußte, ob der Russe Minen geworfen hatte, mußten dauernd minensichere Wege freigehalten werden.

Das klingt einfacher als es ist, besonders bei schlechtem Wetter.

Manchmal pisackten wir den Russen auf unseren Fernunternehmungen gegen seine Küsten, die wir so

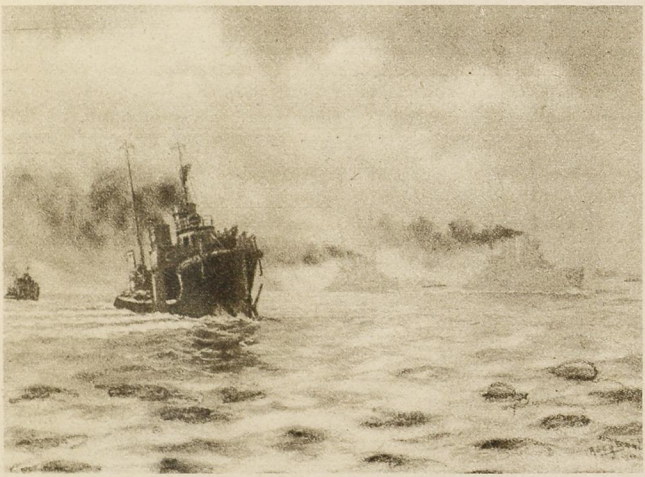
Kathedrale von Libau.

Wirkung einer Mine am Heck eines Minensuchbootes.

Havariertes Boot wird eingeschleppt.
(In der Mitte das „aufgefangene" beschädigte Torpedoboot.)

Vier vor Windau angetriebene russische Minen.

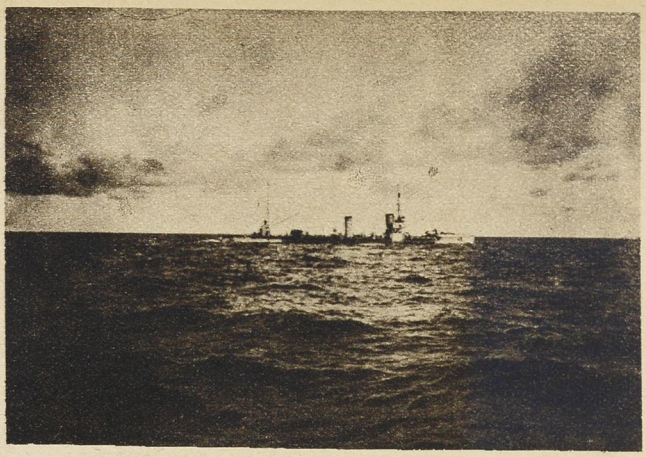
Prinz Heinrich zur Besichtigung in Libau.



Das Flottillenboot überrennt ein feindliches U-Boot.

Nach einem Gemälde von Adolf Bock.

(Im Vordergrunde das Flottillenboot. Am Bug das sich umbiegende Periskop, links die drei Torpedolaufbahnen. In der Mitte die deutschen Schiffe, umgeben von Torpedobooten als U-Boots-Sicherung.)



Torpedoboot und Flieger.

Abgeschossener russischer Flieger wird eingeschleppt.

gern ausführten, mit niedlichen Flugzeugen, die unsere Schiffe und Boote mitnahmen. Dadurch wurde der Aktionsradius der Flugzeuge, wahrscheinlich zum größten Staunen der Russen, ungeahnt vergrößert. Das Auftreten der Flugzeuge kam ihnen dann sehr überraschend und hatte um so eher Erfolg.

Ich nenne nur den Flug von 5 Apparaten über See nach Reval. Da ein Flug über Land auf die Entfernung ausgeschlossen war, mögen die Russen verwundert ihre Russenköpfe geschüttelt haben. Das war ihnen etwas ganz Neues.

Nun, wenn's auch Nadelstiche waren, sie schmerzten dennoch und hoben unsere Kriegslust.

Was unsere braven U-Boote in der Ostsee, besonders im Bottnischen Meerbusen, geleistet haben, ist ja allgemein bekannt. Was nicht bekannt ist, ist „geheim", aber besonders wertvoll und tadellos gemacht, und trug „geheim" seine Früchte.

Die Tätigkeit der U-Boote war jedenfalls von größtem Einfluß auf den Truppentransport zwischen Helsingfors und Riga sowie den Handelsverkehr zwischen Finnland und Schweden.

So wirkten alle Waffen in der Ostsee, Schiffe, Torpedoboote, Minensuch- und -räumboote, Vorpostendampfer, Handelsschutzboote, Luftschiffe, Flieger und U-Boote zusammen, um die Russen zu schädigen, wie und wo es nur immer möglich war, und unsere Küsten und unsern Handel zu schützen, wie und wo es auch immer anging. Ein reiches Feld gefahrvoller, aber dankbarer Tätigkeit!

Einnahme von Libau.

Während des Winters hatte sich der Russe recht rege im Minenkrieg betätigt. Er hatte die dunklen Nächte benutzt, an verschiedenen Stellen der deutschen Ostseeküste und mitten in der Ostsee Minen zu werfen. Geschickt hatte er gerade dort Gebiete mit Minen verseucht, wo unsere Schiffe verkehren mußten. Schwer war ihm dies bei der geringen Zahl unserer dortigen Bewachungsstreitkräfte in den dunklen langen Winternächten, dem großen Seegebiet, bei der nahen Entfernung von seinen Häfen, und endlich dank der großen Geschwindigkeit seiner Nowiks nicht geworden. Erfolg hat er nur selten gehabt, und wo er ihn hatte, blieben meist unsere kräftig gebauten Schiffe schwimmen und konnten wieder hergestellt werden.

Es erschien notwendig, mehr Torpedoboote und einige größere Schiffe in die östliche Ostsee zu verlegen, um die Russen im Zaum zu halten. So sah ich mich eines Tages, Ende April 1915, als Chef der . . . Flottille kommandiert.

Du liebe Flottille, wackere Kameraden und Besatzungen, wie manche Fahrt gegen den Feind in Sturm, Nebel, Eis, in Minenfeldern, wie manche Kriegsfahrt bis weit in die russischen Gewässer und Küstengebiete, von der die Außenwelt nie etwas erfuhr, kittet uns fest zusammen und wird uns auch weiter vereinen! Immer war euer Geist hervorragend, nie verlort ihr trotz oft gewaltiger Strapazen die freudige Lust am ernsten Spiel! — —

Als Erwiderung des russischen Einfalls in Memel hatte unsere Armee ihren Vormarsch in Kurland begonnen. Anfang Mai waren die Truppen bis nahe vor die Festung Libau gerückt. Libau, der große Kriegshafen war das nächste Ziel der Armee und Marine. —

„Leichte Streitkräfte Vorarbeiten zur Beschießung Libaus treffen!" lautete der Befehl unseres neu ernannten Admirals.

Das klang sehr einfach!

Was sind denn da für Vorarbeiten nötig, wird der Laie fragen?

Die Schiffe legen sich vor Libau hin und beschießen es!

So leicht war es nun doch nicht! Es war anzunehmen, daß das ganze Seegebiet vor Libau von den Russen ganz gehörig mit Minen verseucht war. Dies mußte untersucht werden, und fanden sich Minen, mußten sie geräumt werden. Und das alles mußte im Angesicht des Feindes, des weit überlegenen Feindes geschehen. Standen in Libau selbst, wie sich erst nachher herausstellte, auch keine stärkeren feindlichen Streitkräfte mehr, so konnte doch jederzeit die russische Flotte auf der Bildfläche erscheinen. Die dauernde Anwesenheit unserer eigenen größeren Schiffe verbot sich aber vorläufig wegen der inzwischen auch in der Ostsee aufgetauchten U-Bootsgefahr.

Also mußten die brave „Augsburg", die ... Flottille und die ... Minensuchdivision unter Führung unseres Kommodore die Sache zunächst allein machen.

Das war etwas für die wackeren Minensucher! Auch ein stilles Heldentum! Wer spricht von ihnen,

wer kennt sie? Man liest wohl mal gleichgültig: „Es wurden Minen gefunden und diese wurden geräumt."

Welche Unsumme von Arbeit, welche Nervenanspannung und Todesverachtung gehört aber für die Besatzungen dieser kleinen Fahrzeuge dazu, auf den Sperren herumzufahren, jeden Augenblick gewärtig, in die Luft zu fliegen!

Nun, wir alle in der Marine kennen ja dieses Gefühl mehr oder minder und man findet sich am Ende damit ab. Aber bei der Minensuchdivision ist es doch noch etwas anderes, da es ihr täglich Brot ist und sie dauernd bei ihrer Tätigkeit, und bewußt, dieser Gefahr ausgesetzt ist.

Ueberraschend schnell gelang es den Braven, einen minenfreien Weg bis Libau und ein weiteres minenfreies Feld vor Libau zu schaffen. Tag und Nacht blieben „Augsburg" und die Flottille bei ihnen, um sie gegen die Russen zu sichern und ein nächtliches Wiederverseuchen durch die Russen zu verhindern.

Und der Russe unternahm seltsamerweise nichts.

Am 7. Mai war alles so weit vorbereitet, daß gemäß Verabredung mit der Armee die gleichzeitige Beschießung von See her und der Sturm der Truppen von Land aus erfolgen konnte.

Unser Admiral mit den großen Schiffen erschien vor Libau.

Da plötzlich meldete einer unserer Kreuzer im Norden, etwa in der Höhe von Windau „feindliche Panzerkreuzer".

Hurra! Also so ganz schlapp sind die Russen nun

doch nicht und lassen sich nicht ohne weiteres ihren großen Kriegshafen wegnehmen!?

Aber wieder eitle Hoffnung! Bald machte er kehrt und freudig begrüßten wir den Funkspruch unseres schneidigen Admirals: „Dem ausreißenden Feinde nach."

Er riß aber immer weiter aus, obwohl er uns weit überlegen war.

Nun, dann mußten wir eben an die Beschießung Libaus gehen.

„Flottillen bei Hellwerden durch die Südeinfahrt in den Hafen dringen und Armee unterstützen!" hatte der ursprüngliche Befehl gelautet. Wie hatten wir uns darauf gefreut! Da die Armee aber noch nicht so weit war, mußte dieser Plan aufgegeben werden.

An seine Stelle trat eine einfache Erkundung der Südeinfahrt. Da die Minensuchboote am Tage vorher bei der Annäherung an Land heftiges Feuer von einer Mittelartillerie-Batterie erhalten hatten, ging die ganze Flottille vor. Munter ging's der langen Mole an der Nord- und Mitteleinfahrt vorbei. Die Batterie schweigt, muß also in Erkenntnis der bevorstehenden Einnahme Libaus inzwischen alle Geschütze weggeschafft haben.

Nord- und Mitteleinfahrt sind von den Russen mit großen versenkten Dampfern gesperrt. Aber durch die Südeinfahrt wird das Eindringen wohl möglich sein?

Was schwimmt denn dort? Bis auf zehn Meter waren wir vor die Südeinfahrt vorgedrungen. Auch hier ein großer Dampfer, die Einfahrt sperrend, und

daneben, wo eine Lücke erscheint, häßliche schwarze Kugeln mit Bleikappen!

Also Minen!

Dann wär's mit dem Eindringen auch wohl Essig gewesen.

Nun aber schnell fort, denn hier, wo die Minensuchdivision das Feld nicht abgesucht hat, ist die Sache faul.

Plötzlich macht eine gewaltige Detonation die Luft 50 m neben dem Flottillenboot erzittern. Eins der Boote hat dran glauben müssen! Aber schnell sind zwei Kameraden längsseit und es gelingt uns allen, aus diesem üblen Wurstkessel herauszukommen.

Das Boot schwimmt und kann ja wieder geflickt werden! Wie meist bei den Minenexplosionen hatte die Mine hinten am Heck gefaßt. Das ganze eiserne Deck des Bootes war in die Höhe geschleudert, hatte sich umgebördelt und war leider der Geschützbedienung, die erhöht auf einem Podest stand, auf die Schädeldecke geschlagen. Alle drei Mann waren eines schnellen Todes gestorben. Seltsam, der Maschinist, der sich gerade aus der Messe achtern eine Zigarre holte, war mitten zwischen den Trümmern des Achterschiffes heil geblieben.

Endlich konnte die Beschießung selbst beginnen. Ein Teil unserer Schiffe legte sich vor die Nordforts, die beiden kleinen Kreuzer „Augsburg" und „Y" — ein neuer Genosse — vor die Südforts. Dicht unter Land wurden Torpedoboote postiert, die als Signalverbindung zwischen Armee und Marine dienen sollten. Die übrigen Boote sicherten die Schiffe gegen

U-Boote. Gleichzeitig legten die großen Schiffe ein Sperrfeuer hinter die Stadt. Alles klappte vorzüglich. Hervorragenden Anteil hatten „Augsburg" und „D" bei dem Sturm der Truppen auf das Südfort. Stürmten unsere Truppen vor, wurde das Fort heftig und sicher unter Feuer genommen. So gelang es der Armee, das stark befestigte Südfort mit dem Verlust nur eines Mannes zu nehmen.

Damit war das Schicksal der Stadt besiegelt. In schnellem Siegeslauf ergriff die Armee, gegen Ueberraschungen von See her durch die Schiffe beschützt, Besitz von Libau.

Seltsam, klingt die Mär von der Uebergabe der Südforts. Ein kecker Leutnant kommt als Parlamentär dorthin und beginnt dem Major gegenüber: „Na, Sie sehen ja nun wohl, daß jeder Widerstand vergebens. Uebergeben Sie sich nur."

Der Russe: „Nein, das ist eine unerhörte Zumutung!" Der Leutnant aber faßt in aller Ruhe den Säbel des Russen und will ihn abschnallen. „Ach, es ist ja Unsinn, übergeben Sie sich nur!"

Der Russe wird wild, schimpft und rumort.

„Na, Verehrtester, sehen Sie mal draußen die großen Schiffe. Ihre Flotte hat Sie im Stich gelassen. Wenn Sie sich nicht übergeben, werden die Schiffe Libau in Asche legen. Wollen Sie etwa diese große Verantwortung auf sich nehmen? Geben Sie nur den Degen her und übergeben Sie sich endlich!"

Das „gütige Zureden" des Leutnants half. Das Fort wurde übergeben. Mehrere Offiziere und etwa 400 Mann fielen in die Hände des Siegers. —

Am nächsten Morgen war leider dicker Nebel. Die Beschießung der auf den Straßen nach Norden abziehenden Truppen durch unsere Schiffe konnte daher nicht stattfinden.

Unermeßlich war die Beute in Libau. Für die Marine war ein neuer Kriegshafen mit gewaltigen Anlagen erobert und geschaffen, für uns eine neue, hoch im Norden gelegene Operationsbasis, die nun an Stelle Danzigs trat.

Erstaunlich sind die Hafenanlagen Libaus. Nur Russen legen so etwas an. Großartig, aber genial luschig! Ein fester, mehrere Kilometer langer Kai aus ungeheueren Quadersteinen, deren jeder einzelne 1000 Mark kostet, bilden die Sicherung gegen die See und schafft einen Hafen, in dem, geschützt gegen jedes Wetter, bequem ein großer Teil unserer Hochseeflotte ankern könnte. Hunderte dieser Quadersteine liegen noch heute unbenutzt herum. Dahinter zwei lange Wasserschläuche, der Handelshafen und der Kriegshafenkanal mit der Werft.

Recht gründlich hatte der Russe hier allerdings zerstört, aber doch nicht so, daß es deutschem Fleiß und deutscher Technik nicht gelingen konnte, die Werft nach Verlauf von einigen Monaten voll in Betrieb zu nehmen. —

„Ostseestreitkräfte beteiligten sich an der Einnahme Libaus," so lautete der spätere Kriegsbericht.

Erschien uns damals eigentlich etwas kurz, nach all den mit unserer Tätigkeit verbundenen Mühsalen!

Ohne Zweifel hätte die Einnahme Libaus ohne die Mitwirkung unserer Schiffe nur mit erheblichen

Verlusten stattfinden können. Hätten aber die deutschen Schiffe gefehlt und wäre statt ihrer die russische Armee durch ihre Flotte unterstützt, wäre die Einnahme überhaupt nicht möglich gewesen. Daß die Russenflotte es aber nicht wagte, zu erscheinen, ist lediglich dem Einsatz und kühnen Auftreten unserer Schiffe zuzuschreiben!

Es liegt mir fern, den Ruhm unserer tapferen sieggekrönten Schwester, der Armee, zu schmälern, aber zu oft habe ich im Inlande gehört, daß seltsamerweise nur die Armee unseren „Kriegshafen" erobert habe, und wie das wohl käme.

U-Bootsangriffe.

Es war eigenartig! Niemand wollte so recht daran glauben, daß feindliche U-Boote in die Ostsee eingedrungen waren. Meldungen von Schiffen, die U-Bootstorpedolaufbahnen gesehen haben wollten, wurden mehr oder weniger verlacht.

„Ach, der Kerl hat wieder ‚Froschlaich' oder Seetang für die Blasenbahn eines Torpedos gehalten."

„Sehrohr gesehen!" „Ach, das war wahrscheinlich ein Seehund oder eine Blechdose."

Nun, von zehn derartigen Meldungen, die meist von Handelsschiffen stammten, mögen neun Unsinn gewesen sein. Hinzu kam, daß keinerlei Schiffsverluste eintraten.

Wie dumm sind doch damals die feindlichen U-Boote in der Ostsee vorgegangen! Welch schöne Beute

hätten sie machen können, als damals noch niemand mit ihnen rechnete und die großen Schiffe noch harmlos, ohne U-Bootsicherung durch Torpedoboote, herumfuhren! Statt dessen schoß so ein Kerl den ersten Schuß auf einen alten Kasten „vorbei" und schon war alles gewarnt und auf dem Posten.

Trotzdem wollten wir es im fernen Osten immer noch nicht so recht glauben. —

Wie schön heute die Sonne scheint. Bequem lehnt der Wachoffizier des Flottillenbootes auf dem Brückengeländer. Neben uns fährt ein kleiner Kreuzer, der ein kleines U-Bötchen mit 7 Seemeilen Fahrt hinter sich herschleppt. Ich selbst sitze unten in der Kajüte und „mulsche" in Erwartung der bevorstehenden Unternehmung ein bißchen im voraus, leise umgaukelt von den heiteren Klängen der Bordmusik des Kreuzers. Es ist ja Sonntag und erst abends sind wir an Feindes Küste.

Ja, „damals" konnte man noch „unten" sitzen. Das wurde bald anders. Die Kommandobrücke wurde unser Salon, Eß- und Schlafraum während mancher sechzig Stunden in See. Ein „Unter-Deck-Gehen" gab's nicht mehr. Dazu war die stete U-Boots- und Minengefahr, die sofortige Manöver und Entscheidungen des Führers verlangen, zu groß.

Rrrrrr! Alarm! Die schrillen Alarmglocken tönen erregt durch alle Decks. Jeder eilt, so wie er ist, an Deck auf seine Gefechtsstation. Was ist denn los?

Donnerwetter, drei Torpedolaufbahnen! „Hart Steuerbord. Steuerbord Maschine äußerste Kraft zurück."

Na, das war Glück! 10 Meter hinter dem Heck geht der Torpedo des U-Bootes durch. Wird der Kreuzer getroffen werden?

Zwei Laufbahnen führen gerade auf ihn zu. Gott sei Dank, keine Explosion. Einer vorn beim Kreuzer, einer zwischen Kreuzer und U-Boot vorbei!

„U-Boot so schnell als möglich tauchen!" erhält das ahnungslose Boot Befehl vom Kreuzer.

Endlich sehen wir den Kerl, das U-Boot.

„Aeußerste Kraft voraus! Ueberrennen!"

Aber schießen hat er auch nicht mehr können. Und das war gut. Er hätte wohl kaum ein drittes Mal auf den jetzt still liegenden Schleppzug gefehlt.

So, nun taucht unser Bötchen schon unter und der Kreuzer geht mit äußerster Kraft nach Süden.

Gefahr vorüber! Aber unsere Aufgabe wollen wir doch durchführen. Also geht's im weiten Bogen um das U-Boot herum wieder nach Norden.

Alles beruhigt sich wieder, und schnell kehrt die Sonntagsruhe zurück. Es war ja alles gut gegangen.

Rrrrrrr! Alarm! Donnerwetter, was ist denn nun schon wieder?

Ich sause auf die Brücke. „300 Meter voraus ein Periskop," meldet mir der prächtige Wachoffizier, in Zivil ein Lotse, mein Kamerad schon von „V 25" her, hat Augen wie ein Luchs.

Aeußerste Kraft voraus! Da, ein Wasserstrahl, eine dicke Wasserblase und schon saust kerzengerade ein Torpedo mitten auf den Kreuzer zu; und fort ist das U-Boot!

Wie haben wir mit der Sirene geheult, Flaggen

geheißt, endlich geschossen, um unseren Kreuzer aufmerksam zu machen. Aber er rührt sich nicht. Konnte er bei der Windrichtung und Beleuchtung den Schall nicht hören und die Flaggen nicht sehen? Endlich merkt er etwas und langsam dreht er fort vom Torpedo. Aber es wird zu spät sein! Jetzt ist der Torpedo bei ihm, jetzt wird das Schiff hochfliegen!

Es waren nervenanspannende Augenblicke. Gott sei Dank, nichts geschah! Der Torpedo hatte schlechte Tiefensteuerung gehabt und war mitten unter dem Schiff hindurch gegangen. Donnerwetter, war das Dusel!

Winkspruch vom Flottillenchef an Kommandanten: „Nochmals herzlichen Glückwunsch!"

Noch lange suchte ich mit dem Torpedoboot nach dem frechen Kerl. Aber nichts wurde gefunden.

Nun, diesmal konnten wir als „sicher" melden, daß wir keinen „Froschlaich" gesehen hatten!

Viel Uebung bekam der Kommandant jenes kleinen Kreuzers noch in der U-Bootsabwehr. Und jedesmal ist es ihm bei 14 verschiedenen Angriffen von U-Booten in der Ostsee gelungen, durch schnelles und gutes Manöver das Schiff vor Torpedotreffern zu bewahren.

Ein anderes Bild:

Stolz ziehen die großen Schiffe und kleinen Kreuzer mit 14 Seemeilen in Kiellinie hintereinander, nach erfolgreicher Minenuntermehmung nach Süden. Zu beiden Seiten fahren die Torpedoboote als Sicherungsgürtel gegen feindliche U-Boote und spähen aufmerksam ringsum. Es ist schon beinahe Dämmerung und bald

sind wir zu Hause in Libau. Also wird wohl kaum ein U-Boot mehr angreifen.

„Da, da, da, Herr Kapitän!" schreit plötzlich der Mann am Maschinentelegraphen ganz aufgeregt. Ist er plötzlich verrückt geworden?

Schnell sieht alles dorthin, wohin sein Finger zeigt.

Teufel noch mal! Hundert Meter Backbord vom Bug ein langes Sehrohr. Kein Zweifel!

„Aeußerste Kraft voraus, Hart Backbord, Alarm!" rufen Kommandant und Flottillenchef gleichzeitig. Und schon geht eine gewaltige Erschütterung durch das ganze Boot.

Rrrrrr. Rums! Als ob unser braver Kamerad N. in die hölzerne Kieler Torpedobootsbrücke hineingefahren wäre! Weiß Gott, wir hatten ihn überrannt! Großartig!

Wo ist er denn, wo ist das Sehrohr?

Weit lehne ich mich über die Brücke, und wirklich, vorn am Bug sehe ich das lange Sehrohr, wie es gerade durch den Anprall des Bootes umgebogen wird und abknickt.

Wir hatten ihn also gerade am Turm zu fassen gekriegt. Das war Glück! Denn hinter und vor dem schmalen hervorstehenden Turm wäre das U-Boot unter uns durchgeglitten. Hell leuchtet der Bootskörper unter uns und kommt allmählich, da U-Boot und Torpedoboot Fahrt voraus machen, achteraus.

„Hol's der Henker, welcher blödsinnige Hengst hat denn die Torpedos geschossen?" Aergerlich rufe ich diese unzarten Worte meinem Kommandanten zu. „Niemand, Herr Kapitän."

Ja, was ist denn das? Drei Torpedolaufbahnen laufen direkt von dem Torpedoboot ausgehend, parallel, in 10 Meter Abständen voneinander in die freie See und glücklicherweise nicht auf die Schiffe zu, sondern in die entgegengesetzte Richtung.

Aber schnell wird mir die Sache klar. Das U-Boot war so heftig gerammt und so weit umgekippt, „gekrängt", wie es heißt, daß die schußfertigen Torpedos aus den Rohren geglitten waren.

„‚S . . .' und ‚S . . .' Laufbahn verfolgen."

„Laufbahnen sind verfolgt. Ein Torpedo ist aufgekommen. Ich schieße ihn ab," meldete mir bald eines der Boote.

Und doch war der Kerl nicht gesunken. Zu unserer Trauer lasen wir nach einigen Wochen in einer schwedischen Zeitung die Heldentaten des U-Bootskommandanten. Konnte der aber lügen!

„Eine ganze Flotte von unheimlich viel Schiffen hatte er, die Sonne blendend zwischen sich und die Schiffe legend, kühn angegriffen, dabei Torpedos auf diese geschossen, Detonationen gehört und Treffer erzielt, als er plötzlich von dem vordersten Torpedoboot gerammt sei. Alles Licht sei erloschen und das Boot, 40 Grad krängend, auf 70 Meter Wasser gesunken. Aber Dank der Kaltblütigkeit der Besatzung hätte es nach ein bis zwei Stunden wieder auftauchen können."

Schade, daß wir damals noch nicht die Mittel zur Vernichtung von feindlichen U-Booten hatten, die wir jetzt besitzen.

Aber immerhin! Es war gelungen, den Angriff des U-Bootes auf die großen Schiffe, der auf die nahe

Entfernung leicht einen Erfolg hätte haben können, zu vereiteln, das U-Boot mindestens so schwer zu beschädigen, daß es mit Sicherheit lange Zeit nicht verwendungsfähig war.

Im Dock zeigten sich am Boot tiefe Schrammen vom Bug bis zum Heck und ein großes Stück war aus der einen Schraube herausgeschlagen; also ganz sanft ist das U-Boot nach erfolgtem Rammstoß nicht am Torpedoboot entlang geglitten. —

Noch oft war es der Flottille vergönnt, erfolgreich U-Bootsangriffe auf die großen Schiffe oder gar auf die eigenen Boote abzuwehren. Häufig konnte gemeldet werden: „U-Boot mit hoher Wahrscheinlichkeit vernichtet."

Nur in den seltensten Fällen, eigentlich nur dann, wenn das beschädigte U-Boot noch auftauchen kann, wird man die Vernichtung „mit Sicherheit" melden können. Meist aber wird das überrannte oder durch Explosivmittel beschädigte Boot in die Tiefe sinken und spurlos verschwinden.

Bei der großen Tiefe der Ostsee, die im freien Wasser weit über 100 Meter beträgt, ist aber alles weitere Suchen vergebens.

„Albatroß."

Es waren noch Zeiten, wo man, wenn nichts Besonderes los war, dann und wann in See unter Deck bleiben konnte!

So lag ich denn eines Morgens, Juli 1915 war's,

im stolzen Gefühl getaner Pflicht auf meinem Kajütsofa und „dachte angestrengt über den Dienst nach". Mit Recht durften wir ruhen. Hatten wir doch ein paar schwere Tage hinter uns und unsere nicht ganz leichte und gefahrlose Aufgabe an Feindes Küste erfolgreich gelöst.

Ohne Vorfall war der Marsch hoch von Norden her bis auf die Höhe von Gotland fortgesetzt. Hier trennten wir uns.

Der alte Panzerkreuzer „R..." der kleine Kreuzer „J..." und vier meiner Torpedoboote sollten nach Libau, während drei Boote unter meiner Führung, die „Augsburg" und den „Albatroß" nach Danzig begleiteten.

Es war etwa 6 Uhr vormittags. Plötzlich stürmt ein Mann in die Kajüte und ruft: „Der Kommandant läßt melden, querab große Schiffe, wahrscheinlich feindliche." Na, nun brat' mir einer 'nen Storch! Das war ja gar nicht möglich! Hier, so weit im Süden, noch Russen? Das wäre doch ganz gegen ihre Gewohnheit!

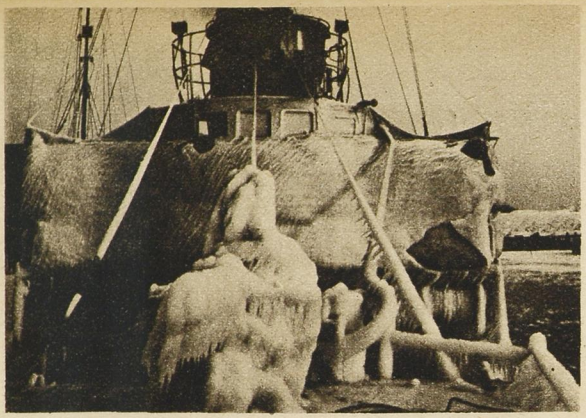
Schon ein Jahr hatten wir ihn im Norden und im Süden gesucht. Nie hatte er sich zu stellen gewagt. Und gerade heute, wo wir so wenig waren, uns gerade getrennt hatten, ausgerechnet aus besonderen Gründen unsere anderen Streitkräfte in Danzig gelassen und den langsamen „Albatroß" bei uns hatten, sollte er kommen? Fürwahr, das wäre Pech! Wenn es stimmte, mußte Verrat oder Spionage im Spiel sein.

Ich glaubte es daher auch nicht. „Sagen Sie dem Kommandanten, das wäre wohl eine Täuschung oder

Minenexplosion.

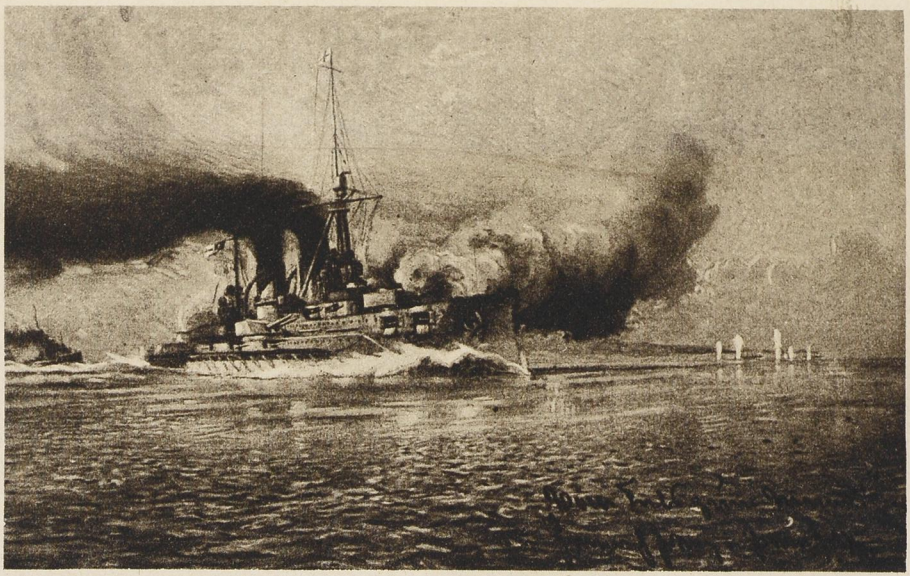
Sprengung einer angetriebenen russischen Mine.
(Im Vordergrund die Sprengmannschaft.)

Der Verfasser auf seinem Flottillenboot.



Vereiste Kommandobrücke eines Torpedobootes.

Abschießen einer Mine mit Gewehren.



S. M. S. „Blücher“ unter Führung S. Kgl. Hoheit des Prinzen Heinrich im Gefecht mit zwei flüchtenden russischen Kampfkreuzern.

Verlag Kunstsalon Krone.

es wären wohl unsere eigenen Panzerkreuzer." In aller Ruhe zog ich mir den Mantel an, aber fertig wurde ich nicht mehr damit. Denn schon beim zweiten Knopf fing ein unheimliches Donnern von Geschützen und Heulen vorbeisausender Granaten an.

Verflixt! Also doch keine Täuschung, im Gegenteil recht bittere Wahrheit! Schnell sause ich auf die Brücke und überblicke die Lage. Nun, schön war sie nicht, angenehm erst recht nicht!

Vier russische Panzerkreuzer standen etwa 9 bis 10 000 Meter querab, folgten uns und feuerten Salve auf Salve ihrer schweren 20,3-Zentimeter-Geschosse auf Schiffe und Boote. Das diesige Wetter hatte verhindert, sie früher zu entdecken.

Was sollten wir tun? Den Kampf mit ihnen aufnehmen? Das wäre für die kleine „Augsburg" mit ihren 10,5-Zentimeter-Geschützen, die kaum bis zu den Russen reichten, und den „Albatroß", wie für die alten langsamen Boote mit ihren 8,8-Zentimeter-Geschützen ein Ding der Unmöglichkeit und reiner Wahnsinn gewesen!

Also mußten wir, so bitter es war, so schnell wie möglich zu entkommen suchen. Nun ging die aufregende Jagd los. Mit Kurs Südwest und äußerster Kraft längs der Küste von Gotland, immer vor den Russen her.

Recht häßlich lauteten die Funksprüche der Russen, die sie in offenem deutschen Text an uns gaben: „Jetzt haben wir euch endlich, ihr Schweine!" Und als wir die Kriegslist eines offenen Funkspruchs gebrauchten, in dem wir unserem zweiten Geschwader befahlen, den

Feind zu umfassen, kam zurück: „Eure Flotte ist gar nicht hier, eure Flotte ist blauer Dunst." Sehr richtig, aber in unserer Lage etwas peinlich.

Wird es uns gelingen, unbeschädigt aus diesem Wurstkessel zu entkommen? Zunächst vereinigen alle Schiffe ihr Feuer auf das kostbarste Wild, die „Augsburg". Aber ihr gelingt es bald, dank ihrer Schnelligkeit aus dem Feuerbereich der Russen zu entweichen.

Nun geht's über den armen „Albatroß" und die kleinen Boote her. Salve auf Salve erdröhnt! Es ist wie in einem Hexenkessel, in einem scheußlichen Hexenkessel! Mal 100 Meter zu weit, mal 10 Meter zu kurz, dann 5 Meter rechts, dann 20 Meter links vom Boot. Hochauf spritzt das Wasser und ergießt sich wie eine Fontäne über die Boote. Und ebenso ergehts dem „Albatroß". Aber noch hat kein Schuß getroffen, ihn nicht und auch nicht die Boote. Doch immer weiter sackt er achteraus. Er kann ja nur 18 Meilen laufen und die Russen gut 21 Meilen.

Welch fürchterlich nervenspannende Minuten waren das!

Konnten wir, durften wir den „Albatroß" im Stich lassen? Schwer gerungen habe ich damals mit dem Entschluß. Aber einerlei! Auch wenn's die Boote kostet, und das wird's wohl sicher, ich will ihn nicht im Stich lassen. Und blieb uns in diesen Minuten viel anderes übrig? Die alten Boote von damals, die ja selbst nicht mehr als 21 Meilen liefen, blieben ja auch dauernd im gleichen Feuerbereich des Feindes. Das Flottillenboot sackte sogar immer weiter zurück.

Es konnte doch nur noch Minuten dauern und dann mußte einmal ein Treffer kommen.

Dann war's immer noch besser, das Leben so teuer wie möglich zu verkaufen und dem „Albatroß" vielleicht zu Hilfe kommen. So hatte ich es gerade mit meinem Flaggleutnant beredet.

„Machen Sie bitte an die beiden anderen Boote: ‚Sammeln, klar zum Angriff'."

Schon sammeln die braven Kommandanten, schon habe ich den Befehl zum Kehrtmachen, auf den Feind zu, gegeben, da kommt ein Funkspruch: ‚Albatroß' unter die schwedische Küste gehen."

Gleichzeitig drehen die russischen Panzerkreuzer von den Booten ab, nach Steuerbord auf das Land zu, so daß die Entfernung von den Booten langsam abnimmt. Es war dadurch, sowohl für „Albatroß" mit dem Kurse nach der 9 Seemeilen entfernten schwedischen Küste, wie für die Torpedoboote durch das Abdrehen der Panzerkreuzer, die Möglichkeit gegeben, zu entkommen, also eine neue Lage geschaffen! So wurde der gerade beabsichtigte Angriff, der auch wegen der nunmehr weit ungünstigeren Fahrtrichtung des Feindes kaum mehr möglich war, aufgegeben!

Und es war wohl zweifellos richtiger so!

Ein Angriff der drei langsamen Boote mit ihren kurztragenden Torpedos, am hellen Tage, bei einer Entfernung von etwa 9000 Meter auf die vier völlig intakten, unbeschossenen russischen Panzerkreuzer im freien Meere hätte mit Sicherheit nur ein unnötiges Opfer bedeutet, ohne „Albatroß" endgültig Hilfe schaffen zu können. Der Feind hätte nur nötig gehabt, abzu-

drehen oder auf die Boote zuzudrehen, den Torpedos, deren Laufbahnen in dem spiegelglatten Wasser auf weite Entfernung deutlich zu erkennen gewesen wären, rechtzeitig auszuweichen und dabei seinen Zweck, das Jagen und Abschießen der Boote wie des „Albatroß", ohne weiteres durchführen können.

Oder auch, er ließ die Boote einfach auf 4000 bis 5000 Meter — vorausgesetzt, daß sie bis dahin noch schwammen — herankommen, drehte dann ab und schoß sie, die mangels eines Geschwindigkeitsüberschusses die Entfernung nicht wieder vergrößern konnten, in aller Ruhe ab.

So oder so, der Angriff der Boote hätte das Schicksal des „Albatroß" höchstens hinhalten, aber nie verhindern können und mit ziemlicher Sicherheit auch noch die Boote gekostet! —

Der arme „Albatroß"! Mit höchster Fahrt flog er auf die Küste zu, noch war er nicht getroffen. Nun mußte er bald in schwedischen Hoheitsgewässern sein. Aber was kümmerten sich die Russen darum?

Schuß auf Schuß hagelt um ihn herum. Und nun sahen wir auch — längst war er in schwedischen Gewässern —, wie er getroffen wurde. Sein Großmast neigt sich, Rauchwolken dringen aus seinem Innern. Sein Schicksal war besiegelt!

Aber bis zuletzt wehrt er sich tapfer. Und bis zuletzt, bis der Kommandant, schon schwer verwundet, das Schiff auf den Strand setzte, blieb die Maschine intakt. Aber auch da ließen die Russen nicht von ihm ab. War es ihnen nicht gelungen, das Schiff in ihre Hände zu bekommen, wollten sie es doch vernichten,

gleichgültig, ob Blindgänger und Granatsplitter in großen Mengen in schwedisches Land eindrangen.

Fürwahr, eine größere Neutralitätsverletzung war kaum je vorgekommen. —

Inzwischen hatten die drei Boote sich wieder mit der „Augsburg" vereinigt. Und nun ging's unter Führung unseres Kommodore wieder nach Norden dem Feinde, dem Kanonendonner, entgegen.

Kanonendonner?

Ja, inzwischen hatte sich im Norden ein neuer Kampf entwickelt. Ohne Zögern war unser alter Panzerkreuzer, der kleine Kreuzer und die vier Boote, die uns am Morgen verlassen hatten, auf die Nachricht, daß wir auf den Feind gestoßen waren, mit höchster Fahrt herbeigeeilt.

Und nicht lange dauerte es, da sichteten sie die vier Panzerkreuzer und ein fünftes großes Schiff, den Panzerkreuzer „Rurik", der allein schon unserem „Großen" an Gefechtskraft und Geschwindigkeit überlegen ist. Aber forsch nimmt der Kommandant unseres Panzerkreuzers das Gefecht mit den fünf Feinden auf. Er ganz allein, denn die „Kleinen" schießen ja nicht so weit. Sein Kurs führt nach Süden, der unserige nach Norden. So vereinigen wir uns bald mit unseren Kameraden.

Nun sind wir, ein Panzerkreuzer, zwei kleine Kreuzer und sieben Boote wieder zusammen, allerdings immer noch den fünf Panzerkreuzern weit unterlegen.

Mit schnaubender Fahrt saust der „Rurik" etwa 10 000 Meter hinter uns her. Die anderen vier sind

im diesigen Wetter nicht mehr zu sehen, aber zweifellos auch in ähnlicher Nähe. Salve auf Salve fällt vom „Rurik". Salve auf Salve feuert unser Panzerkreuzer. Gewaltige Wasserberge schleudern die 25-Zentimeter-Granaten des Feindes hoch. Aber er schießt aufgeregt und unsicher.

Plötzlich, hurra; noch ehe die Torpedoboote zu einem wirksamen Angriff sammeln können, der jetzt, wo der Feind selbst wirksam durch unseren Panzerkreuzer beschossen wird, vielleicht Nutzen versprochen hätte, lodert ein Flamme hell am Bug des Gegners auf. Ein Volltreffer hat sein Vorschiff getroffen!

Und schon macht das stolze Schiff kehrt und überläßt das Schlachtfeld dem weit schwächeren Feind. Auch die vier anderen bleiben verschwunden.

Fürwahr, wenn den Russen auch die Vernichtung des „Albatroß" — eines älteren Minenschiffes von geringem Wert — gelungen war, ihr späteres Verhalten war schmachvoll!

Nochmals mit unseren weit unterlegenen Streitkräften den Kampf zu suchen, wäre falsch gewesen. Auch hatten die Torpedoboote nicht mehr genügend Kohlen. So traten wir nach vierstündigem Kampf, wohl traurig über den Verlust des „Albatroß", aber nicht gebeugt, in dem Gedanken, das Schlachtfeld behauptet, den stärksten Panzerkreuzer stark beschädigt zu haben, um 10 Uhr vormittags den Heimweg an.

Und schon am nächsten Morgen ging's wieder raus, zum „Albatroß" hin! Aber hier war nichts mehr zu tun. Die Mannschaft war bereits von Bord geschafft und unter schwedischer Obhut.

Das Schiff selbst wurde später von den Schweden wieder flott gemacht und in einen schwedischen Hafen gebracht. —

„Wir haben den ‚Albatroß' verloren, das soll uns nicht hindern, vertrauensvoll in die Zukunft zu blicken!"

Unternehmung gegen den Rigaischen Meerbusen.

August 1915 war's.

In raschem Siegeslauf hatten die deutschen Truppen Kurland erobert und waren bis in die Nähe von Riga—Dünamünde gekommen.

Armee und Marine sollten zusammen operieren.

Schon lange waren die im Rigaischen Meerbusen befindlichen russischen Seestreitkräfte der Armee bei ihren Operationen recht unbequem und hinderlich geworden. Bald hier, bald dort fand eine Beschießung der uns jetzt ganz gehörenden kurländischen Küste und der unmittelbar an der Küste aufgestellten Truppenkörper statt. Transportdampfer ließen sich sehen. Eine baldige Landung russischer Truppen und damit ernste Bedrohung des linken Flügels unserer dortigen Armee war zu befürchten und schien nahe bevorzustehen.

Die Marine sollte daher versuchen, in den Rigaischen Meerbusen einzudringen, die dort befindlichen russischen Seestreitkräfte und Transportdampfer zu verjagen und, wenn möglich, vernichten!

So ging's denn am 8. August ans Werk.

Da es nicht ausgeschlossen war, daß die ganze russische Flotte auf der Bildfläche erscheinen würde, mußten Teile der Hochseeflotte zur Unternehmung herangezogen werden. Während ein Teil der Schiffe vor dem Eingang zum Meerbusen auf das Gros der Russen wartete, sollte ein anderer Teil in den Busen eindringen.

Wir hatten wieder mal das Glück, mit bei letzterer interessanteren Partie zu sein.

Vornweg ein Kreuzer mit den Minensuchbooten dicht hinterher zwei große Linienschiffe mit Torpedobooten. Hei, das war eine schöne, aussichtsreiche Fahrt, hinein in den Rigaischen Meerbusen! Aber bald mußten wir unsere Ungeduld zügeln. Wohl hatten wir mit einer starken Minenverteidigung und Sperrung des Eingangs zum Meerbusen gerechnet. Aber so bös hatten wir es uns doch nicht vorgestellt.

Da gab es etwas zu tun für unsere tapferen Minensucher! Mine auf Mine wurde gefunden und gesprengt. Aber immer neue wurden entdeckt.

Die Russen haben doch den Minenkrieg im japanisch-russischen Kriege recht gut gelernt.

Schon 2 Stunden, vom Hellwerden an, arbeiten und räumen die Boote.

Es ist nur gut, daß flaches Wasser ist, wo feindliche U-Boote kaum fahren können. Es ist auch kaum anzunehmen, daß sie es wagen, selbst in diesem minenverseuchten Gebiet zu operieren.

Mühsam geht es weiter. Langsam und sicher schafft die Minensuchdivision eine schmale, aber zum Drehen für die Linienschiffe genügend breite Fahr-

straße, deren Seiten durch kleine Bojen mit roten Fähnchen gekennzeichnet werden.

Nun wird's auch im Meerbusen schon lebendig. Zahlreiche Rauchwolken tauchen auf und endlich kann man's erkennen.

Vornweg etwa 15 Zerstörer, gleich dahinter ein Panzerkanonenboot und ein Kanonenboot, wahrscheinlich der „Chrabry" und „Sswutsch" oder „Korejetz".

Eine heftige Kanonade beginnt. Aber alle Schüsse der Russen fallen weit ab von uns „zu kurz" ins Wasser. Unsere Schüsse scheinen aber besser zu liegen.

So schnell, wie sie gekommen, drehen Zerstörer und Kanonenboote auch wieder ab und halten sich von nun ab in achtungsvoller Ferne. Sie beobachten.

Was ist denn das für ein kleiner dunkler Punkt hoch oben am Himmel?

Aha, ein russischer Flieger! Mehrmals umkreist er uns. Endlich, man sieht's deutlich, fällt eine schwere Bombe.

Wo mag sie hinfallen? Der Ziele genug sind auf engem Raum vorhanden.

Platsch! Eine hohe Wassersäule steigt dicht neben einem der kleinen Minensuchboote auf. Also vorbei! Die Minensuchboote kümmert's kaum. Ihre Tätigkeit nimmt sie viel zu sehr in Anspruch.

Aber ein rasendes Feuer wird jetzt auf den abziehenden Flieger eröffnet. Und, ist's Täuschung? Nein! In langen Spiralen sinkt er immer tiefer und tiefer und landet endlich weit hinter uns in nächster Nähe zweier Torpedoboote. Wie die Furien stürzen sie sich auf ihn. Jeder will der erste sein und ihn ge-

fangen nehmen. Im Triumph wird er zu einem der weiter draußen stehenden Schiffe geschleppt und dort heil und unversehrt eingesetzt.

Merkwürdig, irgendeine Beschädigung haben wir auch bei genauester Untersuchung nicht feststellen können. Der Russe aber behauptet, einen Schuß in den Benzinbehälter erhalten zu haben. Es ist ja auch gleichgültig! Hauptsache ist, daß wir ihn haben!

Wo bleibt denn nur die „Slawa", der Hauptübeltäter im Meerbusen, ein Linienschiff, an Gefechtsstärke etwa unserer „Braunschweig"-Klasse gleich?

Endlich künden gewaltige Rauchwolken ihr Kommen an. Kühn nähert sie sich bis auf 200 Seemeilen, wird aber sofort wieder durch einige Salven unserer vorn stehenden Schiffe verjagt.

Es ist ein hübsches, lebendiges Marinebild!

Immer mehr Minen werden gefunden und gesprengt. Will es denn gar kein Ende nehmen? Nein, Minenreihe auf Minenreihe wird festgestellt.

Und so entschließt sich der Führer, für heute den Versuch aufzugeben. Noch mehr Minensuchfahrzeuge müssen herangezogen werden, bevor der Einbruch schnell und erfolgreich fortgesetzt werden kann. Gegen Abend kehren wir daher in den gebahnten Fahrstraßen zurück.

Bevor wir wiederkommen, wollen wir den Russen aber noch einmal eine Freude bereiten.

Schon lange hatte unser Admiral durch Flieger festgestellt, daß ein Hauptliegeplatz für die russischen Zerstörer östlich der Südspitze der Insel Oesel, bei Kap

Zerel, war. Dort lagen sie unter dem Schutz der Landzunge und eigener Minen meist friedlich zu Anker.

Noch war's dunkel! Mit wenig Fahrt, unter dauerndem Loten, nähern sich zwei unserer großen Schiffe mit ihren Torpedobooten unter Führung unseres Admirals, von Westen kommend, der Landzunge. Da sich weit in See hinaus flaches Wasser erstreckt, ist Vorsicht, also wenig Fahrt und Loten, geboten.

Noch ist nichts zu sehen. Schon meldet der Lotgast 20 Meter und bald darauf 12 Meter. Weiter dürfen die Schiffe nicht.

Schnell drehen sie herum, so daß ihre vollen Breitseiten dem Lande zu zeigen. Minuten atemloser Spannung vergehen. Endlich zeigt sich ein dünner leichter Streifen am Horizont, das erste Zeichen der kommenden Morgendämmerung. Da wir den dunklen Himmel hinter uns haben und schön rauchlos fahren, wird der Feind uns kaum sehen können.

Jetzt kann man schon den Leuchtturm von Zerel deutlich sehen, und dort, dahinter?

Himmel, da liegen sie! Jetzt sieht man's deutlich. Schön in Päckchen, wie im Kieler Hafen nebeneinander festgemacht, 13 Zerstörer! Schade, daß die Entfernung so groß ist, wohl 11 000 Meter.

Und nun donnert der erste Schuß grollend über die See, um bald Salve auf Salve folgen zu lassen.

Das Schauspiel auf den Zerstörern hätte ich sehen mögen! Noch nie sind wohl russische Kommandanten und Mannschaften so schnell auf ihre Gefechtsstationen gesaust wie hier, und noch nie haben sie so schnell ab-

gelegt. Leider lagen sie sämtlich mit klaren Maschinen und Kesseln.

Als wenn Fische im Teich durch einen Steinwurf auseinandergesprengt werden, so spritzen sie nach allen Richtungen auseinander. Und Schuß auf Schuß immer zwischen sie.

Auf einem sieht man zwei große Feuersäulen gen Himmel schlagen, zwei Volltreffer! Bald sind sie in Rauch und Dunst aus Sicht und wir können unseren Erfolg nicht weiter beobachten, da die U-Bootgefahr hier zu groß ist. Schon meldet einer der Kreuzer in unserer Nähe, daß vier Torpedos eines U-Bootes auf ihn geschossen, aber vorbeigegangen seien.

Noch lange haben wir über die „munteren" russischen Zerstörer lachen müssen.

Mit frischen Kräften ging's nach einigen Tagen wieder ans Werk. Wieder hatten die Minensuchboote die schwerste Arbeit zu leisten. Wieder erschienen programmäßig alle die russischen Streitkräfte wie neulich. Auch diesmal hatten wir Torpedoboote der „ . . . "-Flottille das Glück, ganz vorn zu stehen.

Energisch greift die „Slawa" ein. Geschickt kommt sie immer nur auf Höchstschußweite, etwa 20 000 Meter, heran und feuert mit ihren schweren 30,5 auf die vorn stehenden Minensuchboote, den Kreuzer und die beiden Linienschiffe. Aber ebenso schnell wird sie durch das prompte Feuer der letzteren in die Flucht geschlagen.

Allmählich wird das Wetter diesig. Und da passiert es doch einmal, daß sie und die Zerstörer die Entfernung falsch taxieren und bis auf 140 hm etwa

herankommen. Salve auf Salve feuern in schneller Reihenfolge unsere beiden großen Schiffe. Eine schwere, große Rauchwolke steigt auf „Slawa" auf und eine helle Flamme lodert auf einem der Zerstörer empor. Bald verschwindet alles wieder in Rauch und Nebel.

Da kommt eine freudige Nachricht! Die Signalstation an Land, Pissen, die das Gefecht aus näherer Entfernung hat beobachten können, meldet: „Schwerer Treffer auf ‚Slawa', ein Zerstörer gesunken."

Nun ließen sie uns in Ruhe. Unbehelligt bahnen die Minensuchdivisionen den schweren Weg durch die Minenfelder. Allmählich wird's dunkel und die Arbeit muß ruhen. Alles ankert. Nur die Torpedoboote werden als Posten vorgeschoben und halten die Nacht hindurch Wache.

Zwei unserer neuesten Boote aber haben die schönste Aufgabe. Sie sollen unter Land in den Meerbusen eindringen und vernichten, was sie antreffen. Es gelingt ihnen auch, durchzukommen, und bald können sie sich überraschend auf einige Zerstörer stürzen, von denen sie einen vernichten, einen anderen schwer beschädigen. Unter mancherlei Gefechten kehren sie morgens dicht unter Land zurück. Sie haben wacker und brav gefochten!

Frühmorgens geht's weiter. Bald ist endlich freie Bahn geschaffen. Vom Feinde nichts mehr zu sehen.

In brausender Fahrt geht's in den Meerbusen hinein. Scharf muß nach U-Booten ausgeguckt werden, die doch sicher hier in dem engen Gebiet, mit großer Aussicht auf Erfolg, von den Russen zurückgelassen sind. Aber nichts zeigt sich. Der Meerbusen ist rein wie

ausgefegt. Also ist der Feind rechtzeitig entweder nach Dünamünde oder durch den Moonsund entwichen?

Schon waren wir bis zum Moonsund vorgestoßen. Endlich wird voraus ein Segler gemeldet. Das Flottillenboot erhält den Auftrag, ihn zu versenken.

Mit „äußerster Kraft" geht's auf ihn zu. Aber ruhig setzt der Schoner seinen Weg fort. Einige Schüsse werden ihn wohl zum Halten bringen. Also „Feuern."

Da löst sich endlich langsam ein Boot vom Schiff und rudert „haste was kannste" auf das nahe Land zu. Nun wird auf das Boot gefeuert und bald sieht man ein weißes Tuch im Boot flattern.

Der russische Schoner wird versenkt, die Gefangenen, die heute morgen auch wohl noch nicht ahnten, abends nicht wieder bei Muttern zu sein, als Gefangene an Bord des Linienschiffes gebracht.

Und weiter geht die Fahrt. Da meldet die alte kriegsgewohnte „Augsburg" plötzlich, daß sie ein feindliches Kriegsschiff entdeckt habe. Das Unglücksschiff! Warum irrte es hier noch herum? Ausgerechnet lief es gerade unseren großen Schiffen in die Arme oder besser in die Kanonen. Es war der „Sfiwutsch".

Salve auf Salve unserer „Großen" hagelt auf das Kanonenboot und bald ist sein Schicksal durch die Geschütze und Torpedobootsangriffe besiegelt.

Es brannte und sank. Die verwundeten Ueberlebenden wurden auf eines der Linienschiffe gebracht.

Und der „Korejetz"?

Wie wir erst später erfuhren, war er in der Nähe und wurde von seinem Kommandanten auf Strand gesetzt und gesprengt.

Lange noch kündeten Scheinwerferblitze, die während der Nacht von den Russen vom Moonsund aus nach Süden gerichtet wurden und den Kanonenbooten wohl die genaue Richtung weisen sollten, die Absicht der beiden Unglückswürmer an, in der Nacht durch den Moonsund durchzubrechen. Nun, es war ihnen mißlungen und sie wurden ein Opfer ihres unsinnigen Vorhabens.

Wieder verging eine Nacht.

Leider herrschte am nächsten Morgen stark unsichtiges Wetter, das unsere Operationen stark behinderte. So mußten wir auf weitere Pläne verzichten.

Nur der Handelshafen Pernau, an der Ostseite des Meerbusens, der einen regen Verkehr vermittelt, wurde noch heimgesucht. Torpedobooten einer anderen Fottille und Sperrschiffen fiel diese dankbare Aufgabe zu, die voll gelöst wurde.

Eigentlich gab es für uns dort gar nicht mehr viel zu tun. Das besorgten schon die Russen allein. In ihrer Angst, daß eine Landung stattfinden sollte, steckten sie sofort sämtliche Vorratsmagazine und Anstalten in Brand. Kostbare Werte wurden dort vernichtet.

Ja, der Kommandant von Pernau, der, wie man sagt, gänzlich betrunken war, schoß sogar immer noch wie wild auf unsere Dampfer, die zur dauernden Sperrung in der Hafeneinfahrt bereits versenkt waren. Er hatte eine mächtige Angst vor einer Landung, und so kam er uns zu Hilfe und die Dampfer sanken viel schneller, als wir dies allein gekonnt hätten.

Was hat er alles hinterher gefaselt! Ich erinnere

mich, daß er behauptete, die ganze deutsche Flotte vernichtet zu haben.

Nun wurde der Rückmarsch angetreten. Auch heute war nichts mehr vom Feinde zu sehen! —

Was hat der Russe sich alles aus diesem unserem Einbruch in den Rigaschen Meerbusen zusammengedichtet! Auch in unserem Volke liefen die wunderbarsten Gerüchte darüber um.

Wir waren in die Flucht geschlagen, wir hatten den Kampfplatz räumen müssen und wie es sonst noch hieß.

Ach, wäre der Russe doch nur gekommen! Zeit genug hat er gehabt, uns innerhalb und außerhalb des Meerbusens zu treffen. Alles eitel Lüge dem russischen Volke gegenüber!

Vom Augenblick, wo der Russe sah, daß wir nicht mehr viel Minen zu räumen hatten und bald im freien Meer des Meerbusens ihm folgen konnten, ist er so schnell wie möglich ausgekniffen. Nur die beiden Kanonenboote blieben zurück und fielen uns dank ihrer Irrfahrten in die Hände.

Der Hauptzweck war erreicht!

Der Russe hatte gesehen, daß es uns ein leichtes war, in den Meerbusen einzudringen. Jede größere Landung wäre daher für ihn ein Risiko gewesen, das er sich wohl in der Zukunft scheute, einzugehen. Zwei seiner Kanonenboote und zwei seiner Zerstörer waren vernichtet, mindestens zwei Zerstörer schwer beschädigt. Der Laie aber wird sagen: Warum blieb denn die deutsche Flotte nicht dauernd im Meerbusen drin?

Das konnten und wollten wir nicht!

Torpedoboot bei Schlechtwetter.
(Links vorn ein Mann, der sich über Deck „verholt", dahinter ein Maschinistenmaat am Eingang zur Maschine.)

Matrosendeck.
(Wohnraum für 23 Mann.)

Torpedoboot in schwerer See.

Torpedoboote im Dezember im Hafen von Libau, aus See zurückkehrend.

Nach einem Gemälde von Adolf Bock.

Prinz Leopold von Bayern mit Armee-Stab und Stab des Admirals auf S. M. S. „Kolberg" auf der Fahrt von Arensburg nach Windau. November 1917.

Exzellenz General v. Hutier zum Besuch bei der Marine in Libau.

Unser Doktor im Kreise seiner kostbaren Zöglinge.

Russische Kriegsschiffe im Moonsund vor Anker.
(Fliegeraufnahme.)

Hätten wir es gewollt, so hätten wir auch dauernd ebenso starke Streitkräfte hier im Osten und im besonderen innerhalb des Meerbusens haben müssen, wie die Russen. Dazu aber ist unsere Marine nicht groß genug, denn unser Hauptfeind ist und bleibt der Engländer, und dort fällt die Entscheidung zur See, dort gehört unsere Hochseeflotte hin!

Dezember auf Streiffahrt.

Daß du die Nase in's Gesicht behälst!

Das ist ja eine ganz verteufelte Kälte hier oben!

Steuermann, wieviel Grad hat uns denn der liebe Gott heute beschert?

Minus 16 Grad C. meldet der Steuermann mit frostiger Stimme und roter Nase.

Wie mag's da erst im Januar und Februar werden!

Bevor es wieder an den Schreibladen in der Kajüte geht, wollen wir erst mal einen Blick auf das Oberdeck werfen. Alles in reger Tätigkeit! Ueberall wird gereinigt, geputzt und Eis geschabt. Gilt es doch, in den paar Ruhetagen, die die Flottille seit ihrer letzten Seefahrt hat, die „auch nicht von schlechten Eltern war", alles wieder instand zu setzen!

Wie gern „klönt" der Seemann doch so ein bißchen. Ueberall bilden sich so ganz von selbst kleine Gruppen, die gemeinsam arbeiten und „Döntchen" erzählen. Und glatt ist das Deck! U jeh, da heißt es aufpassen, daß man nicht bei jedem Schritt hinfliegt.

Nee, unter Deck ist's doch schöner. —

Herr Kapitän, Funkspruch! ‚Flottille sofort auslaufen, gemeldete U-Boote an schwedischer Küste jagen, Handelsschutz ausüben. Weg nach eigenem Ermessen'!"

„Na, denn man to!" — Schnell werden die nötigen Befehle aufgesetzt und an die einzelnen Boote verteilt. Um 10 Uhr vormittags soll ausgelaufen werden. Rasch wird noch etwas Frischproviant an Bord genommen — falls welcher da ist. Flink sieht man Offizierburschen herumsausen, die noch die letzte Hand an ihren Herrn legen.

„Also, mein lieber N. — mein braver Bursche —, denn wollen wir heute mal doppelte Strümpfe, das gestrickte Wams, die gefütterte Weste und den dicken Kamelhaarmantel anziehen, mal her damit. Dann tüchtig Butterbrote klarhalten!" Denn zum richtigen Essen werde ich während der 60stündigen Fahrt erfahrungsgemäß doch wohl kaum kommen.

Da es nicht leicht sein wird, durch die schon beträchtlich dicken Eisfelder des Innenhafens herauszukommen, müssen Eisbrecher das Eis vorher nochmal aufbrechen.

Doppelglas noch um den Hals und dann kann's losgehen.

„4 Glas, heiß Flagge ‚Anna'."

Schrill tönen die Allemanns-Pfeifen über die Decks und jeder Mann eilt so schnell wie möglich auf seine Manöverstation. In rascher Reihenfolge legt Boot auf Boot ab und munter geht's durch die berstenden, knirschenden Eisfelder der Mitteleinfahrt des Libauer Außenhafens zu. Beim Flaggkreuzer vor-

bei, von dem noch ein herzlicher Winkspruch abgenommen wird: „Glückliche Fahrt, am Kai schmeckt der Portwein auch schön!" Oder etwas Aehnliches.

Ja, die können wohl lachen, sie bleiben liegen. Aber draußen ist's auch schön. Warm angezogen, schöne Boote unter sich, was soll einem da wohl ankommen? Vielleicht, ja vielleicht kehrt man sogar ruhmgekrönt in den Hafen zurück, wenn, ja wenn der Russe mal herauskäme.

Draußen vor der Einfahrt heißt es erst einmal: „Sammeln". Ganz von selbst gehen die Boote in eine Position, die den feindlichen U-Booten am wenigsten Aussicht auf einen Angriff bietet.

Allmählich kann die beabsichtigte Höchstfahrt von 21 Seemeilen aufgenommen werden. Nicht, daß die Boote nicht mehr laufen könnten. Nein, das ist die ökonomische Fahrt, bei der am meisten Brennmaterial, in diesem Falle Oel, gespart werden kann und genügt, um zur Zeit an den befohlenen Ort zu kommen.

Ja, das sparsame Umgehen mit Oel und auf Kohlenbooten mit Kohlen ist eine äußerst wichtige Frage. Nicht nur wichtig, weil wir im Interesse unserer heimischen Wirtschaft sparsam damit umgehen wollen, auch wichtig, um für die lange Fahrt in See genügend Reserve für die Rückkehr oder beim Zusammentreffen mit dem Feinde oder für schlechtes Wetter zu haben. Jeder der Kommandanten und Ingenieure weiß das. Auch dafür sorgt schon die Erziehung im Frieden. Kann doch bei ökonomischer Wirtschaft ganz erheblich gespart werden.

Um Riesensummen handelt es sich! So ein großes

Oelboot braucht bei 21 Seemeilen Fahrt etwa 5 t = 5000 kg Oel die Stunde. Das macht für eine Flottille von 11 Booten schon in der Stunde 55 t und in 60 Stunden = 3300 t. Da die Tonne Oel jetzt etwa 130 M. kostet, bedeutet eine solche Fahrt eine Ausgabe von 3300 t = rund 429 000 M.

Na, nun wissen wir, wo unsere Steuern bleiben, wird jetzt mancher Leser sagen! Aber tröstet euch! Die Fahrten müssen sein, die Steuern sind gut angelegt und es wird eben gespart, wo man kann. Nur die ganz jungen forschen Kommandanten laufen gar zu gern mal 30 Meilen und so. Da steigert sich der Verbrauch gleich auf beinahe 12 t die Stunde. Also immer Ruhe, wenn's nicht durchaus nötig ist, mehr zu laufen!

Doch lange können wir uns nicht mit solchen Gedanken aufhalten.

Zunächst heißt es noch, nach Möglichkeit den noch immer starken Eisfeldern auszuweichen, damit Bootskörper und Schrauben der Torpedoboote keinen Schaden leiden. —

Ein herrlicher Tag heute! Fast spiegelglatte See, heller Sonnenschein und wenig Wind. Da wird es auch feindlichen U-Booten schwer fallen, unbemerkt zu schießen. Denn je glatter die See, desto leichter sieht man das Periskop. Und wehe ihnen, wenn sie frühzeitig von den schnellen Booten bemerkt werden.

Ob bei der Kälte und dem Eis überhaupt noch feindliche U-Boote unterwegs sind?

„Wissen Sie, mein lieber K., Sonnenschein ist ja ganz schön. Aber in diesem versauten Klima hat es immer irgendeinen Dreck zur Folge. Entweder kommt

Nebel oder es weht am nächsten Tage, oder beides," sage ich zu K., meinem bewährten Flaggleutnant. Leise klopft er dreimal unter die Brückenleiste, um diesen Unkenruf zu widerrufen und sieht mich vorwurfsvoll an. Er ist immer Optimist und das ist etwas Schönes.

„Steuerbord 1 Strich voraus ein Periskop." schreit da plötzlich der Ausguck im Topp, der hoch oben im Laternenmast in einem kleinen Körbchen sein Dasein fristet. Schnell das Doppelglas ans Auge.

Nee, das scheint mir nicht. Aber gleichgültig. Schon hat der Wachoffizier, der tüchtige kleine K., auch ein Kamerad von „V 25" her, energisch das Kommando gegeben: „Aeußerste Kraft voraus, auf den schwarzen Gegenstand Steuerbord voraus." „Alarm".

Sollte ich mich doch getäuscht haben? Weiß der Himmel, das Dings sieht einem Periskop höllisch ähnlich. Jetzt taucht es unter! Da, nach einigen Sekunden ist es wieder da.

Und nun erkenne ich es. Wieder mal einer der netten Seehunde, die hier und besonders in den noch nördlicheren Gegenden vielfach vorkommen.

Na, mein lieber Ausguck, diesmal ist es wieder nichts mit den 100 M. und dem Heimatsurlaub, den der Kommandant ihnen versprochen hat, wenn sie ein U-Boot so melden, daß es vernichtet werden kann.

Also wieder alten Kurs und alte Fahrt! Kurs auf „Gotska Sandö", die Insel nördlich Gotland.

„Voraus een schwarzer Jejenstand, unjefähr 1000 Meter ab," meldet der neu aufgezogene Berliner Ausguck. Was ist denn heute bloß los! „An Steuerbord noch eens," meldet der Ausguck weiter.

Ja, richtig! „Sie, K., das scheinen Minen zu sein," etwas verdächtig, 2 Minen so nahe nebeneinander. Nicht ausgeschlossen, daß das Minen einer dort neu liegenden feindlichen Minensperre sind." Der Flaggleutnant stimmt zu.

„Jedenfalls wollen wir vorsichtig sein! Also, bitte, Signal ‚Halt' und die Minen untersuchen."

Flagge „H" geht nieder, und gleichzeitig schlagen alle Boote mit den Schrauben zurück, so daß die Boote bald keine Fahrt mehr machen. Dann wird gestoppt. Schnell wird das kleinste Boot, das Dingi, ausgesetzt und das Boot rudert an die nächste Mine heran. Nun heißt es vorsichtig sein. Würde das Boot gegen die Mine schlagen, würden sich die aus ihr hervorstehenden Bleikappen verbiegen und die Mine durch den dadurch ausgelösten Mechanismus explodieren.

Doch die Leute kennen ihr Geschäft. Behutsam und geschickt werfen sie die Bucht einer vorher etwas beschwerten Leine um die Mine, so daß aber beide Enden in ihrer Hand bleiben. Die Leine sinkt dann an der Mine unter Wasser. Nun wird die Leine an beiden Enden zugleich eingeholt. Ist dies nicht möglich, also findet man einen Widerstand, so ist die Mine noch mit ihrem Anker und Ankertau verankert. Die Mine gehört also zu einer hier liegenden Sperre.

Findet man keinen Widerstand, so ist die Mine von ihrem Anker gerissen und ist eine jener unbeabsichtigten feindlichen Treibminen, wie sie zu Hunderten in der Ost- und Nordsee herumtreiben und die Seefahrt, besonders die nächtliche Seefahrt, gefährden.

Wird eine feindliche Sperre durch solche sichtbare

Mine, sogenannte Oberflächenstände, „entdeckt", so ist das viel Glück. Eine gut ausgelegte Sperre mit einwandfrei arbeitenden Minen darf keine Oberflächenstände haben, da durch sie ja die Sperre verraten wird. Oberflächenstände sind meist auf Fehler des Tiefenapparates der Minen zurückzuführen.

In unserem Fall handelt es sich wieder mal nur um russische losgerissene Minen, also Treibminen, die von irgendwelcher russischen Sperre herstammen. Also Dingis wieder einsetzen, Minen abschießen und Signal „21 Seemeilen". —

Noch strahlt der Himmel in herrlichem Blau. Nur am Horizont tauchen einzelne kleine Wölkchen auf. Bin nur gespannt, wann einer der Neulinge „Rauchwolken voraus" meldet. Diese kleinen Wölkchen sehen aber auch wirklich wie Rauchwolken aus. Nur bei ganz genauem Hinblicken durch's Glas und bei längerer Erfahrung kann man sehen, daß diese Wolken gewissermaßen „schweben", also keine Schornsteine als Ausgangspunkt haben.

Immer wieder richtet sich mein Blick nach vorn auf die Wolken. Sie wollen mir diesmal gar nicht gefallen, da sie sich allmählich immer mehr verdichten. Sollte das doch etwa kommenden Nebel bedeuten?

Voraus liegt es wie eine weiße dichte Masse auf dem Wasser. Kommt sie näher oder bleibt sie am Horizont? Eigentlich ganz unprogrammmäßig, im Dezember noch Nebel, den gibt's doch im September und April genug! Aber das kommt davon, weil die Sonne so besonders warm leuchtete! Ich kenne den Rummel schon zur Genüge!

„Machen Sie so schnell als möglich Signal an die Boote: ‚Nahe heranschließen'!" befehle ich dem Flaggleutnant. Aber schon kommen alle Boote ganz von selbst heran. Auch die Halbflottillenchefs und Kommandanten, denen in ihrer langen Kriegszeit die Wetterverhältnisse der Ostsee vertraut geworden sind, haben die Vorzeichen erkannt. Und nun legt es sich wie ein dichter weißer Schleier auf uns. Kaum 20 Meter weit kann man sehen.

Um Zusammenstöße zu vermeiden, ist die Fahrt schon vorher auf 9 Seemeilen vermindert. Leicht ist es für die dem Flottillenboot folgenden Boote trotzdem nicht, hinterher zu fahren. Und verlieren darf der Hintermann den Vordermann auf keinen Fall. Denn so ein tückischer, plötzlich einsetzender Nebel kann lange Stunden dauern und die Flottille darf nicht auseinander geraten.

Warum nicht? Nun, Einigkeit macht stark! Einmal ist es immer ein mißliches Ding, wenn Boote allein fahren und ihnen durch Minen oder dergleichen etwas zustößt. Und dann, ebenso plötzlich, wie der Nebel gekommen ist, verschwindet er auch wieder, und plötzlich ist es hell und klar. Da kann man ebenso unvermutet auch den Feind vor sich haben.

Aber keine Sorge! Die langjährig geübten Offiziere fahren ruhig und sicher.

Kein unnötiger Lärm darf an Deck sein. Auf jedes Geräusch außerhalb der Boote muß scharf geachtet werden, besonders wenn eigene Streitkräfte in der Nähe operieren. Haben wir es doch schon einmal in einer solchen Nebelnacht erlebt, daß einer unserer

Kreuzer mit seinen Booten nur etwa 10 Meter hinter unserem Verband passierte.

Nur schärfste Aufmerksamkeit und schnelles Handeln kann die Kollision vermeiden. Alle Befehle werden vom Heck zum Bug des Hintermannes mit dem Megaphon, auch „Quasseltute" genannt, hinübergegeben und von dort wiederholt und weitergegeben.

Solche Fahrt bedeutet immer eine erhebliche Nervenanspannung für die Kommandanten und Wachoffiziere, und jeder wünscht, daß es nun bald wieder aufklaren möge. Solange man im freien Meere fährt, geht's ja noch. Unangenehmer wird es, wenn man in der Nähe von Land oder Minen und Untiefen herumkrebst oder Land ansteuern muß, um den Schiffsort wieder genau festzulegen.

Und so geht's uns hier! Bevor die Flottille auf die Einfahrt von Stockholm bei Kap Landsort zusteuert, muß nach Möglichkeit die Insel Gotska Sandö gesichtet werden. Denn zwischen Gotland und dieser Insel ist nur wenig Platz und nördlich von ihr liegen Untiefen mit nur ½ Meter Wasser. Festkommen darf der Seemann überhaupt nicht, besonders aber nicht im Kriege und in der Nähe feindlicher Gewässer wie hier.

„Nun, Flaggleutnant, wie weit stehen wir noch ab von Gotska Sandö?" „Etwa 7 Seemeilen Herr Kapitän." „Dann, bitte, auf 5 Seemeilen Fahrt gehen und jede halbe Minute loten."

„30 Meter und keinen Grund," singt der muntere Lotgast aus. Ein Blick auf die Karte zeigt uns, daß wir noch mindestens 1 Seemeile von der Insel entfernt sein müssen. Endlich tönt der Ruf 22 Meter und bald

darauf 16 Meter. Nun heißt es scharf aufpassen, da der Nebel noch immer pottdicht ist. 10 Meter! 8 Meter! „So, bitte, Kurs parallel zur Küste nehmen," von der leider noch immer nichts zu sehen ist. So fällt Lotwurf auf Lotwurf und allmählich nähern wir uns der Nordostecke der Insel.

Was ist das dort an Backbord voraus? Es sieht aus wie ein schmutziger, besonders dicker Nebelstreifen, Plötzlich sieht man einige gelbe Flecken in dem Streifen. Herrjeh, das ist ja Land! Da ist ja auch der Leuchtturm! Sind wir denn so nahe unter Land?

Ja, es sieht so aus. Aber im Nebel täuschen die Entfernungen ganz ungeheuer. Kleine Boote sehen wie große Dampfer aus und die Küste plötzlich hoch und in drohender Nähe. Schon ist sie aber wieder verschwunden. Es war nur ein kurzer Lichtblick, den uns der Nebel gönnte, und bald sieht man nur wieder 20 Meter weit. Aber der Lichtblick hat genügt, uns den genauen Weg zu weisen, und sicher kann der Kurs nach Westen zwischen Gotska und den nördlichen Untiefen angetreten werden, der untergehenden Sonne entgegen.

Weit in der Ferne lagert ein seltsamer glänzender Streifen auf dem Wasser. Was mag's wohl sein? Gleichzeitig sieht man auch schon das dritte, dann das vierte und fünfte Boot.

„Aha, K., es scheint aufzuklaren," und voraus wirft schon die liebe Sonne ihren Silberschein. Nur noch Sekunden dauert's, dann sieht man all die schwarzen Gesellen, die freudig dem Führer folgen, und voraus klaren Horizont. Nur dann und wann huschen

noch einzelne Nebelschwaden über das Wasser, aber bald hat Sonne und Wind die üblen Dinger vertrieben.

In wunderbarer Beleuchtung geht die Sonne unter, blutigrot.

Ein Seemannsspruch lautet: „Wenn rot die Sonne untergeht, schönes Wetter in Aussicht steht." Dabei fällt mir ein, wie mein Kamerad M. in der fernen Südsee unseren alten Schiffskommandanten, der immer sehr besorgt ums Wetter war und dauernd nach der Sonne sah, stets wieder damit ärgerte, indem er sagte: „Wenn die Sonne untergeht, schönes Wetter in Aussicht steht." Und jedesmal fiel er wieder darauf rein.

Weiter geht die Fahrt mit 21 Seemeilen auf Kap Landsort zu! Es wird eine helle Nacht, da Halbmond ist. Für Torpedobootsangriffe, die den höchsten Erfolg in der Ueberraschung suchen, nicht angenehm, für die Seefahrt im allgemeinen und für die Untersuchung von Handelsschiffen im besonderen angenehm, da man eben alles sieht. Nun, der Mond kann sich ja nicht nach uns richten.

„Voraus morst einer mit einer hellen weißen Laterne!" meldet ein Neuling im Mastkorb. „Quatschkopf, man bloß nicht nervös werden! Das ist das Feuer von Landsort, das dann und wann über den Horizont hervortaucht," „beruhigt" ihn der Flaggleutnant. Und bald sieht man das klare schöne Blitzfeuer rechts voraus.

Bald sieht man auch Rauchwolken und Segler am fernen Horizont. Ein ungewohnter Anblick zunächst.

Fährt doch östlich Gotland, zwischen Kurland und Gotland, so gut wie kein Handelsschiff mehr. Hier aber herrscht reger Dampfer- und Seglerverkehr nach Norden und Süden.

Dicht abgeblendet, ohne jedes Licht, und lautlos fahren die Boote ihrem Ziel entgegen. Vorsichtig wird der ganze Horizont mit dem Glase abgesucht, ob nicht feindliche Ueber- oder Unterwasserstreitkräfte irgendwo herumfahren. Nein, leider, leider nichts zu sehen!

Nun beginnt die Haupttätigkeit der Boote, die Untersuchung der neutralen Schiffe. Um möglichst viel Fahrzeuge vornehmen zu können, teilen sich die Boote in Gruppen. Wie mancher gerade dösende Kapitän wird wohl erschreckt emporgefahren sein, wenn plötzlich die schwarzen Gesellen aus dem Dunkel neben seinem Schiff auftauchten und ihm ein kurzes „Stoppen Sie!" zuriefen.

So vergeht die Nacht überraschend schnell. Aber es ist alles in Ordnung! Kein feindliches Schiff, kein neutrales Schiff mit Bannware wird getroffen. Die deutsche Seepolizei ist doch schon allgemein zu gefürchtet, als daß einer noch zu solchen Extravaganzen Lust hätte.

Bei Hellwerden sammeln die Boote wieder auf das Flottillenboot.

„Voraus eine dicke Rauchwolke!" meldet der Wachoffizier. Mit äußerster Kraft geht's drauf zu. Sollte der Himmel uns wirklich einmal Russen ans Messer liefern? Nein, wieder mal ist's einer der niedrigen schwedischen Zerstörer, der an seiner Küste

Wache geht, um Neutralitätsverletzungen vorzubeugen. Freundlich grüßend fahren wir an ihm vorüber.

So bleiben wir noch einen Tag und eine Nacht in den Gewässern. Ruhe gibt's selten, immer ist irgend etwas los, dafür gibt's aber „Erbsen mit Speck" zu Mittag. Also man her damit, solange das Wetter das Kochen noch erlaubt; wer weiß, wie's morgen ist.

An Deck „lenzen" die Matrosen und Heizer der Freiwache aus großen Blechschüsseln ihr Mittagessen. Auch der dicke „Korl", in Zivil wohlbestellter Polizist, ist darunter. Mit schnalzender Zunge und lüsternen Augen hat er bald sein Quantum ausgeschaufelt. Aber geschickt hängt er sich schnell wieder im sicheren Fahrwasser seines Admirals, des größten Essers, der Kombüsen-Polonäse an. Umsonst! Schon schreit der Koch: „Rut mit di, Korl, du hest all twemol freten."

Ein wenig müde macht es doch, das ewige Stehen auf der Brücke, und schneidend kalt ist's dort. Aber bald geht's ja wieder nach Hause!

Um 6 Uhr vormittags ist es so gut wie taghell. Nun heißt es scharf auf feindliche U-Boote aufpassen, die gerade in dieser Gegend ihr Unwesen treiben und unseren Handel stören wollen. Kein Boot darf irgendeinem Gegenstand über Bord werfen, da es zu leicht zu Verwechselungen mit U-Boots-Periskopen führt.

Mit hoher Fahrt geht's längs der schwedischen Küste nach Süden zu, immer in Sicht mehrerer deutscher Dampfer, die den gleichen Kurs steuern. Auch der schwedische Zerstörer folgt. Nur wenig Eis ist hier. Das kommt erst im Januar.

„Tut, tut, tut, tut, tut!" erschallt plötzlich die

schrille Sirene des rechten Hintermannes. Alarm! Also muß unser Hintermann ein U-Boot gesehen haben.

Schnell spritzen die Boote auseinander, um nicht getroffen zu werden. Ein munteres Bild!

„Scharf auf Laufbahnen von Torpedos aufpassen!" befiehlt der Flaggleutnant.

Nur unser rechter Hintermann dreht zunächst scharf nach Steuerbord und dann mit höchster Fahrt gerade aus.

„Laufbahn an Steuerbord kommt auf uns zu!" meldet der Ausguck. „Hart Backbord, äußerste Kraft voraus!" und weit geht der Torpedo hinter unserem Heck durch. Wird der Hintermann das U-Boot fassen? Jetzt stoppt er und bald ertönt ein dumpfer Schall und es steigt eine hohe Wassersäule aus dem Wasser!

„Habe U-Boot mit hoher Wahrscheinlichkeit vernichtet!" lautet die erfreuliche Meldung. Aber sicher ist sicher! Noch lange suchen die Boote systematisch das Gebiet in der Nähe ab und bringen die in solchen Fällen zur U-Bootsvernichtung benutzten Waffen zur Geltung. —

Nichts ist mehr vom U-Boot zu sehen. Doch immer können wir hier nicht bleiben und bald geht die Fahrt nach Süden weiter.

„Steuermann, was macht eigentlich das Barometer?" frage ich am Vormittag des dritten Tages.

„Herr Kapitän, das ist seit 12 Uhr nachts um etwa 4 mm gefallen."

Noch ist gutes Wetter, aber man fühlt, es liegt etwas in der Luft. Die Sonne dringt nicht mehr

ganz durch, die trockene Kälte läßt nach, diesig ist's auch geworden, und das schlimmste Vorzeichen schlechten Wetters, der Wind ist von Ost auf Südwest gesprungen.

Ja, der Südwest! Diese Himmelsrichtung müßte es eigentlich gar nicht geben! Nur schlechtes kommt dorther, Schnee, Regen und Sturm. Wie oft haben wir diese Windrichtung mit häßlichen Worten belegt.

Aber schimpfen hilft auch nichts. Schnell bewölkt sich der Horizont, und Stunde auf Stunde nimmt die Stärke des Windes zu. Um 8 Uhr morgens war noch Stärke 2, jetzt schon 5. Und immer gegenan. Bald muß die Fahrt gemäßigt werden, da starke Seen über die Boote fegen.

Am Nachmittag sind wir in der Höhe von Wisby auf Gotland. Dicht unter der Küste ist noch etwas Schutz, da hier der Wind merkwürdigerweise noch von Süd weht. Inzwischen nimmt der Wind immer mehr zu, er wächst zum Sturm an. Und dabei wird es immer unsichtiger.

Schnell entschlossen gehe ich mit meinen Booten unter „Valär" zu Anker. Denn es hat keinen Zweck, sie auf dem Rückweg nach Libau unnötig dem bösen Wetter, das anscheinend immer noch schlechter wird, auszusetzen.

Ganz dicht geht's unter die Küste. Je näher unter Land, desto mehr Schutz. Und das Wasser ist dort flacher und daher die U-Bootgefahr nicht mehr so groß. Denn U-Boote müssen mindestens 14 Meter Wasser haben, um tauchen zu können. Aufgetaucht wird uns aber kein U-Boot anzugreifen wagen.

Nochmal neigen sich Kommandant und Steuermann über die schmutzige, schon nasse, durchweichte Karte und Tropfen auf Tropfen fällt von ihren Mützen und den rötlich gefärbten Nasen auf Gotlands Küste. Schnell wird's mit dem fettigen Daumen ins Innere des Landes gewischt.

Da nach den Seerechtsbestimmungen nie mehr als 3 Boote auf einer Rhede liegen dürfen, teilen sich die Boote in 4 Päckchen. Prasselnd fällt der Anker und wir liegen wie in Abrahams Schoß.

Draußen heult und tobt der Sturm. Hoffentlich ist es morgen früh besser. Da die Boote dauernd mit klaren Kesseln und Maschinen liegen und schon 3 Tage unterwegs sind, haben sie nicht mehr viel Brennstoff und können nicht ewig hier liegen bleiben. Auch andere Aufgaben warten unser in Libau. Solch ein Sturm kann aber tagelang wehen.

Am nächsten Morgen scheint der Wind etwas nachgelassen zu haben. Schnell wird der schwedisch sprechende Steuermann L. nochmal im Dingi ans Land geschickt, ob er nicht etwas Frischproviant — besonders frisches Brot — erhandeln kann. Sehnsüchtig warten wir auf seine Rückkehr. Endlich kommt das Boot zurück. Außerordentlich freundlich sind ihm die Schweden überall entgegengekommen, berichtet der Steuermann. Es hat nur etwas länger gedauert, da erst die Genehmigung der schwedischen Behörden zur Ausfuhr hat eingeholt werden müssen. Und was brachte er alles mit. Butter, Seife, Hühner, Eier. Nun kann wenigstens jeder Mann mal ein Ei bekommen.

30,5-Zentimeter-Batterie Zerel.
(Fliegeraufnahme.)
Links und rechts sind zwei der vier vorhandenen Geschütze zu sehen.

Einschiffung von Infanterie auf einen Transportdampfer zur Oesel-Unternehmung.

Prahm, der mit 300 Russen an Bord vor Arensburg aufgegriffen wurde und von einem Minensuchboot geschleppt wird.

Flotte und Transporter mit Torpedobooten, die zu beiden Seiten gegen U-Boote sichern, und Luftschiff auf dem Marsch nach der Tagga-Bucht.

(Fliegeraufnahme)

Flotte und Transporter mit Torpedobooten, die zu beiden Seiten gegen U-Boote sichern, auf dem Marsche nach der Tagga-Bucht.
(Fliegeraufnahme.)

Von allen Seiten sei Deutschlands Lob in den höchsten Tönen gepriesen. Deutschlands Untergang sei auch Schwedens Untergang, und daraus ergäbe sich, an welcher Seite Schweden vielleicht einmal kämpfen müsse. Und noch vieles andere hatte der Steuermann zu berichten.

Endlich überreichte er mir „als Zeichen der Verehrung für den Chef der hier liegenden Boote" einen Blumenstrauß einer schwedischen Dame, den ich hold errötend in Empfang nahm.

Na, nun aber los! „Anker lichten, Sammeln westlich Hoborg!" lautet der Befehl, und nach einer Stunde befindet sich die ganze Flottille auf dem Heimweg nach Libau.

Aber man täuscht sich doch unter der Küste. Kaum frei von Land, merken wir betrübt, daß der Sturm eher zu- als abgenommen hat. Stärke 7 bis 8 hat er sicher inzwischen erreicht und weht steif aus Südwest-Südsüdwest.

Nun, das ist günstig! Da der Kurs nach Libau etwa Ost zum Süden ist, haben wir den Wind und die See wenigstens etwas achterlicher als von querab ein. Um dies noch günstiger zu gestalten, laufen die Boote erst ein tüchtiges Stück nach Süden, längs der Küste von Oeland. Und dann geht's von dort mit Kurs Ost direkt auf Libau zu, an Hoborg, der Südspitze Gotlands vorbei.

Wie gut, daß wir die See ein wenig von achtern haben! —

„Ach, in der Ostsee kann ja kein Sturm aufkommen, das ist ja nur ein Ententeich," hört man so oft.

O jeminch! Ein schöner Ententeich!

Ja, für die westliche Ostsee mag das wohl zutreffen. Da sind die Küsten Deutschlands, Dänemarks und Schwedens so nahe, daß keine eigentliche See hochkommen kann.

Aber hier im fernen Osten? Ein freies Meer ist die Ostsee hier. Da sie weit größere Tiefen — von 100 bis 200 Meter — als die Nordsee — mit 30 bis 50 Meter — hat, können hier auch ganz barbarische Stürme toben und üble Seen stehen. Ja, ich möchte wohl sagen, daß ein Sturm in der Ostsee häufig unangenehmere Seeverhältnisse schafft als in der Nordsee. Und gerade bei Süd-Südwest-Winden, die die meisten Stürme mit sich bringen, bietet die deutsche und holländische Küste noch Schutz. Hier aber fegt dieser Wind frei über das ganze Meer, immer parallel zu den Küsten. So rechten Schutz findet man da nirgends als tief in einzelnen Buchten Schwedens oder Gotlands.

Und jetzt erleben wir's wieder einmal wie so oft.

Immer düsterer umwölkt sich der Himmel und immer wüster wird der Sturm. Heulend zischt und tobt es durch die Takelage. Wie Spielbälle werden die kleinen Boote hin- und hergeworfen.

Es ist ein eigenartig Ding mit solcher See von achtern. Im allgemeinen freut der Seemann sich darüber. Sie schiebt und drückt die Boote nach vorn, der Wind wird kaum gefühlt und Seen kommen fast gar nicht über. Ganz anders, als wenn die See von vorn ist und alles naß und in weißen Gicht gehüllt ist.

Aber ein gefährlich Ding ist's, wenn, wie hier,

ein heftiger Sturm herrscht und die hohen Seen im freien Meere von achtern über die Boote fegen.

Hui, tobt das Unwetter! Längst schon hat der Wind Stärke 10 bis 11, beinahe die höchste Stärke erreicht. Ein gewaltiger Anblick, und klein fühlt sich der Mensch.

Da, 100 Meter querab rollt sie heran, eine besonders hohe, hohle See! Es ist, als ob sie wie eine steile Wand gegen das Boot heranbrechen will, alles in Scherben und Trümmer unter sich begrabend. Nun ist sie ganz nahe! Nun hat sie uns!

Aber leicht und elastisch hebt sich das brave Boot, und nur eine schwere hohe See ergießt sich von achtern nach vorn über das ganze Deck, alles in weißem Gischt unter sich begrabend und mit sich reißend. Dann wogt sie weiter unter dem Boot weg, läuft immer weiter mit dem 21 Seemeilen fahrenden Boot, rollt mit und läßt das Vorschiff nicht los, das lange, lange Sekunden tief in der grollenden See begraben steckt. Dann endlich ist es befreit, richtet sich stolz empor, um bald von einer zweiten See niedergedrückt zu werden.

„Donnerwetter, das war aber eine," heißt's auf der Brücke.

Lebhaft denke ich an das Schicksal des Herzogs von Mecklenburg, der vor langen Jahren auf diese Art kopfüber mit seinem Boot gekentert ist. Aber das ist bei unseren großen Booten nicht möglich.

Kein Mensch darf mehr das Oberdeck betreten. Ein Verkehr über Deck ist vollständig ausgeschlossen.

Schnaubend, tobend geht die Fahrt weiter. Nur jetzt keine Havarie! Denn, ob die Boote diese See

auch, bewegungslos liegend, von der Seite aushalten, ich möchte es bezweifeln.

Da kommt schon wieder eine schlimme. Krachend schlägt sie diesmal über das Achterdeck und an den dort festgezurrten Kutter, ihn in tausend Holzsplitter zerbrechend, die prasselnd über das ganze Deck fliegen. Donnerwetter, wenn das so weiter geht, kann's gut werden!

Jetzt scheint es Zeit, mal einen Schluck aus der Rotweinpulle zu interpolieren. Es stärkt, belebt und macht warm, den quitschenaß ist man nun allmählich geworden.

Mit Entsetzen sieht der kleine K., wie ich den Rotwein schlürfe. Denn ihm ist schon ganz schwummerig zumute und schaudernd weist er mit bleicher Miene einen Ermunterungsschluck von sich; immer blasser werdend, neigt er sich sanft zur Seite und spendet Neptun sein Opfer.

Immer wieder wendet sich der Blick nach achtern zu den anderen Booten. Gottlob sind sie noch alle da. Lange dauert's, bis man sie alle gezählt hat. Sekundenlang sind sie bis über die hohen Masten im Wogenmeer verschwunden.

Da bleibt plötzlich ein Boot zurück. Schon kommt das Signal: „Kann wegen Ausfalls zweier Kessel nur noch 12 Meilen laufen." Ihm sind Seen in den Schornstein geschlagen und haben die Feuer gelöscht. Das ist eine dumme Sache. Denn auch bei weniger Fahrt wird's nicht besser, nein, eher schlimmer. Und wie wird's, wenn auch der letzte Kessel ausfällt?

Jetzt läuft die See nicht mehr in beinahe gleichem

Tempo mit uns, nein, sie überholt uns mit gewaltiger Kraft und wirft alles vor sich her, was nicht niet- und nagelfest ist.

Schon wieder rast eine schwere, hohe See von achtern heran und braust tobend in gewaltiger Brandung über das Boot. Aber es scheint nichts passiert zu sein.

Plötzlich erschallt der gellende Ruf: „Mann über Bord!" Und da taucht auch der Kopf des Mannes dicht am Heck des Bootes auf. Schon ist der Hintermann nahe bei ihm. Man sieht, wie Rettungsbojen fliegen und alles sich bemüht, den Mann zu retten. Vergebens! Noch einmal sieht man, wie er beide Hände über den Kopf zusammenschlägt und verschwunden ist er in der Tiefe.

Schnell hat das Flottillenboot versucht, herumzudrehen und ihm zu helfen; brechend und donnernd ergießt sich die See, nun beinahe von vorn kommend, über das Boot. Wird's überhaupt möglich sein, zu drehen? Werden die Kessel nicht ausgeschlagen, die Brücke und alles an Deck zertrümmert werden, wird das Boot nicht vielleicht kentern bei dieser See?

Da kommt ein Winkspruch des Hintermannes: „Halte weiteres Suchen für zwecklos, da der Mann zweifellos sofort ertrunken ist."

Wehmütig gehen wir auf den alten Kurs zurück und denken mit Trauer an den Verstorbenen. Wer war's und wie kam's? Ein Unteroffizier aus der Maschine hatte dringend eine ganz kurze Arbeit an Oberdeck zu verrichten. Nur fünf Sekunden hätte es gedauert. Da ergreift ihn, bevor er noch mit dem ganzen

Körper aus dem Luk heraus ist, die schwere See und wirft ihn über Bord. Er wird wohl durch den gewaltigen Wogenanprall die Besinnung gleich verloren haben! —

Weiter geht die Fahrt nach Libau. Abend wird's und dunkel und immer noch keine Besserung.

Werden wir überhaupt bei der See die engen Einfahrten passieren können? Hoffentlich!

Näher und näher kommen wir dem Lande. Schon merkt man die Wirkung des flachen Wassers. Schon bei 20 Meter Tiefe läßt die See allmählich, aber merklich ab. Und endlich sehen wir die Feuer von Libau voraus. Immer mehr läßt die See nach, obschon der Sturm noch tobt wie vordem.

Im Gänsemarsch geht's dann in den Hafen hinein. Gott sei Dank! Wie schön wäre alles, wenn wir nur den braven Unteroffizier nicht verloren hätten!

Jetzt erst spüren wir, wo wir die Boote gegen den Wind und die See kehren, die ganze gewaltige Wucht des Sturmes. Das ist kein Sturm mehr, das ist ein Orkan!

So konnte man's auch später in den Zeitungen lesen. Ueberall, bis nach Danzig, hatte der Sturm getobt. Ganze Reihen von starken Bäumen waren am Waldesrand niedergemäht, unter der Gewalt des Sturmes gebrochen, entwurzelt.

Auch die tüchtigen Boote hatten allerhand Schäden aufzuweisen, und viel war in den nächsten Tagen zu tun.

Ja, der „Ententeich" hatte mal wieder seinen Namen alle Ehre gemacht.

Und so geht's den ganzen Winter, das ganze Jahr hindurch! Nur selten liegen die Boote im Hafen. Fern von der Heimat, fern von den Angehörigen!

Manchmal gutes Wetter, meist schlechtes Wetter, aber Offiziere und Besatzungen immer frohen Mutes und stolz darauf, im fernen Osten die eiserne treue Wacht zu halten, für Deutschlands Sieg, für Kaiser und Vaterland!

Beschießung von Baltisch-Port.

Schon oft war der linke Flügel unserer Ostarmee in unangenehme Lagen versetzt und schon oft war der Ruf der Armee erklungen: „Kann die Marine uns denn dort nicht helfen!?" Und wenn die Antwort schweren Herzens „Nein!" lautete, mag mancher Feldgraue an der Küste des Rigaischen Meerbusens auf uns geschimpft haben.

Aber wir konnten es nicht ändern.

Der Eingang zum Rigaischen Meerbusen war uns durch ausgedehnte, beispiellos starke Minenfelder versperrt. Wollten wir dort durchbrechen, bedurfte dies einer großen Flottenoperation, die die Kriegslage nicht zuließ.

Und endlich: Um der Armee zu helfen, hätten wir auch dauernd im Meerbusen bleiben müssen. Dazu hätten wir entweder dauernd so viel Schiffe dort stationieren müssen, daß wir jederzeit der russischen Flotte standhalten konnten, oder aber Oesel und

Moon besitzen müssen. Ersteres konnten wir wegen unserer Feinde im Westen nicht, zu letzterem war die Zeit noch nicht reif.

So konnten die russischen Kriegsschiffe nach Belieben, d. h. soweit es die deutschen Landgeschütze zuließen, unsere Feldgrauen an der Westseite des Rigaischen Meerbusens beschießen. Einmal haben sie sogar eine etwas abenteuerliche Landung im Rücken der deutschen Armee an der nördlichsten Ecke der ländlichen Küste bei Domesnäs gewagt, wurden aber bald wieder zurückgejagt.

Immerhin war der Hilferuf der Armee uns völlig verständlich, und es wäre auch aus anderen Gründen sehr vorteilhaft für uns gewesen, wenn wir schon damals im unbestrittenen Besitz des Rigaischen Meerbusens gewesen wären. Besonders aber deswegen, weil der bequeme Seeweg den Russen gestattete, ihrer Front leicht und schnell Verstärkungen über Riga zuzuführen.

Im Oktober 1916 fanden nun nach Beobachtungen von Fliegern und U-Booten besonders zahlreiche Fahrten von Transportern aus dem Finnischen Meerbusen nach Riga statt. Da sie im Finnischen Meerbusen nur nachts fuhren, konnten unsere wackeren U-Boote schlecht an sie heran. —

„Was meinen Sie, wäre das nicht eine famose Aufgabe für unsere erprobte Flottille?" fragte mich eines Tages unser unternehmungslustiger Admiral.

Der Plan wurde hin und her erwogen. Lohnt der eventuelle Erfolg den Einsatz?, ist ja meist das entscheidende Moment bei gewagten Unternehmun-

gen. Das ist natürlich schwer zu sagen, wenn man, besonders wie hier, nur mit unbestimmten Faktoren und besonders mit den widerlichen Minen rechnen muß, gegen die jeder Mannesmut und Schneid nutzlos ist.

Es war uns wohlbekannnt, daß die Russen den Eingang zum Finnischen Meerbusen in den Jahren 1914 und 1915 stark mit Minen und Netzen verseucht hatten. Aber es war bereits Herbst 1916 und man konnte hoffen, daß Eis und Stürme viele der Minen losgerissen hatten.

Minensperren haben ja auch Lücken! Und wer nicht wagt, gewinnt nicht! Also ran an die Sache! Faßten wir Transporter mit Truppen oder Kriegsschiffe ab, war dies immerhin ein schöner Erfolg und würde wohl bewirkt haben, daß die Russen für längere Zeit den Seeweg nach Riga nicht mehr benutzten.

Fröhlichen Herzens zogen wir also am 10. November los, getreulich bis zum Eingang des Finnischen Meerbusens von unserem Admiral mit seinen zwei Kreuzern begleitet.

Etwa um 8 Uhr abends wurden wir detachiert und ich trat mit meinen Torpedobooten den Vormarsch in den Finnischen Meerbusen mit 21 Seemeilen ins ungewisse Dunkel an.

Das Wetter war sehr günstig: Mondschein, gemildert durch bedeckten Himmel, ruhige See.

Um die Aussichten für das einzelne Boot, auf Minen zu geraten, möglichst gering zu machen, ließ ich Kiellinie formieren.

Fürwahr, eine stattliche Kiellinie! Ihr Nachteil war nur, daß ich durch ihre Ausdehnung die Gesamtübersicht verlor; betrug doch der Abstand vom Flottillenboot bis zum letzten Boot beinahe 4000 m.

Nach einigen Stunden waren wir bis in die Nähe der Insel Odensholm gekommen, wo unsere „Magdeburg" August 1914 auf Strand gelaufen war. Um hier erst einmal den genauen Schiffsort zu bestimmen, steuerten wir die Insel an.

Nichts zu sehen! Mittlerweile war es auch etwas dunkler geworden. So mußten wir uns vorsichtig, ohne Licht zu zeigen, an die Insel heranloten. Immer noch nichts von der flachen Insel zu sehen! Erst durch das völlig ruhige Wasser werden wir aufmerksam, daß wir ganz nahe unter Windschutz von Odensholm stehen müssen. Endlich kann ich auch durch mein gutes Doppelglas den Leuchtturm sehen. Jetzt heißt es, schnell umdrehen, um nicht gesehen zu werden.

Munter geht's nun weiter nach Osten. Aber leider, leider, ist kein Feind zu sehen!

Ob wieder Verrat im Spiele war? Es scheint fast so. Erzählte doch kürzlich ein gefangener Russe, daß ihnen unsere Absicht, Baltisch-Port zu beschießen, gut bekannt gewesen sei. Sie hätten daher auch einen Tag vorher alle Minen aus den Schuppen an Land entfernen lassen, und das sei ein Glück gewesen, da sonst ganz Baltisch-Port in der nächsten Nacht in die Luft geflogen wäre. Auf unsere Frage, woher sie ihre Nachrichten so schnell gehabt hätten, meinte er ausweichend: „Durch die kleinen Judenmädchen in Libau." — Ja, ja, die Mädchen!

Da es bereits Mitternacht geworden war und ich Befehl hatte, bei Hellwerden wieder auf die Kreuzer zu sammeln, entschloß ich mich, die Suche nach Osten nach Transportern und Kriegsschiffen aufzugeben und Baltisch-Port anzugreifen.

Baltisch-Port selbst ist ein nicht unbedeutender russischer Kriegs- und Handelshafen mit entsprechenden militärischen Einrichtungen und Anlagen an Land. Es konnte daher recht wohl wertvolle Beute im Hafen liegen und auch allerhand Nützliches, Wertvolles an Land beschossen werden.

Ob der Hafen wohl durch Minen gesperrt war und irgendwelche Geschütze an Land standen? Bestimmtes wußte man darüber ja nicht.

Um nicht allzuviel Boote in der engen Bucht zu verwenden und auch Ueberraschungen von außen her zu vermeiden, befahl ich fünf Booten, draußen Wache zu halten, und lief mit dem Flottillenboot und zwei anderen Kameraden in die Bucht ein.

An Land schien alles wundervoll zu schlafen, besonders auch der Wächter auf dem Leuchtturm an der Osteinfahrt, den wir sehr nahe passieren mußten.

Mit halber Fahrt, also 12 Seemeilen, ging die Fahrt los. Wundervoll nervenspannende Momente!

Wird etwas drin liegen? Werden wir Transporter oder gar große Kriegsschiffe überraschend angreifen können?

Werden wir binnen kurzem Ehre, Ruhm und Sieg erringen?

Aber das Glück ist uns nicht hold! Ganz nahe gehen wir an den inneren Hafen heran und suchen

alles mit unseren Doppelgläsern ab. Kein einziges Fahrzeug, weder auf Reede noch im Innenhafen!

So entschließe ich mich denn, die wichtigsten militärischen Anlagen an Land, wie Lagerschuppen, Kasernements und dergl. zu beschießen.

Wie mit einem Schlage ist die Dunkelheit der Nacht durch unsere blendenden Scheinwerfer erleuchtet, die suchend den Strand nach wertvollen Zielen ableuchten.

Welchen Schreck mögen die armen Baltisch-Porter wohl bekommen haben! Und dazu das plötzlich einsetzende Donnergetöse der Torpedobootsgeschütze.

Noch niemals war bisher ein feindliches Fahrzeug bis hierher vorgedrungen, ganz sicher fühlten sich die braven Rußkis hinter ihren Minen. Prasselnd schlagen die Geschosse hageldicht in die Schuppen an Land ein. Vorsichtig wählen die „Barbaren" ihre Ziele, um ja kein Privateigentum zu vernichten oder Zivilpersonen zu töten.

Es half aber nichts! Im russischen Bericht tauchte neben vielen toten Pferden und einigen Soldaten doch wieder das von den „Barbaren" getötete Kind und die alte, ihren Verletzungen erlegene Frau auf.

Etwa 150 Sprenggranaten wurden abgefeuert, die mit sichtbarer Trümmerwirkung an Land in die nahen Ziele einschlugen.

Dann schien's mir genug. In Kiellinie ging es wieder zu den Kameraden draußen zurück.

Mittlerweile war es bereits 4 Uhr morgens ge-

worden. Der Wind hatte zugenommen und das Wetter schien überhaupt schlechter zu werden. Also heißt es, mit hoher Fahrt nach Haus, zunächst zu den Kreuzern draußen zurück. Wieder ging's in Kiellinie, diesmal mit 27 Seemeilen Fahrt dem ungewissen Dunkel entgegen.

Stolzen Mutes, im Bewußtsein brav erfüllter Pflicht, kehrten wir gegen 8 Uhr vormittags zu unseren Kreuzern zurück und traten mit ihnen den Heimweg an. —

Mehrfach hat es in russischen Berichten gelautet, die deutschen Torpedoboote wären verfolgt worden und entflohen; auch deutscherseits wurden solche Gerüchte erzählt.

Also: Keine einzige russische Rauchsäule haben wir gesehen! Hätten die Russen gewollt und die nötige Courage gehabt, wäre es ihnen ein leichtes gewesen, uns abzuschneiden. So taten sie es nur in Zeitungsberichten und blieben schön in ihren Häfen.

Und der Gesamterfolg der Unternehmung?

Die Beschießung von Baltisch-Port hat, wie ich kürzlich von russischen Offizieren hörte, einen außerordentlichen Eindruck auf die Russen gemacht. Ein großer Teil der Familien sowohl Baltisch-Ports wie Revals zog sofort ins Landinnere. In großer Hast wurde das Geld aus den Banken geholt, allgemeine Nervosität griff Platz.

Neben dieser nicht zu unterschätzenden moralischen Wirkung hat die Beschießung auch nicht unerhebliche tatsächliche Erfolge durch die Zerstörung wichtiger militärischer Anlagen gehabt. Der Haupt-

erfolg war aber der, daß die Russen ihren Verkehr über See nach Riga sicher noch mehr einschränkten, da sie stets mit der Wiederholung einer solchen nächtlichen Torpedobootsstreifahrt rechnen mußten, und so der linke Flügel unserer Armee, wie beabsichtigt, tatsächlich entlastet wurde.

1917.

Wieder liegt ein Winter in Libau hinter mir. Ein kalter, harter, strenger Winter, der eine Seefahrt wie im vergangenen Jahre nicht erlaubte. Wenn wir in dieser Hinsicht auch ein bedeutend ruhigeres Leben hatten, so war für mich als ältesten Seeoffizier in Libau doch allerhand zu tun.

Die gewaltigen Eismassen, die von Norden auf Windau und Libau zutrieben und ein Rückgrat an den Eisfeldern in und vor den Häfen fanden, die der strenge Frost dort gebildet hatte, drohten zeitweise den Seeverkehr mit Libau und Windau ganz zu sperren. Da galt es, mit allen verfügbaren Mitteln Tag und Nacht dagegen anzukämpfen.

Aber das Eis ist zähe, und manche schöne Schraube der Vorpostenboote hat es gekostet. Dafür konnten wir auch, dank der hilfreichen Unterstützung der Hafenkapitäne mit ihren Eisbrechern, unseres Werkes froh sein. Es hat tatsächlich keinen Tag gegeben, wo die beiden Häfen vollkommen für die Schiffahrt gesperrt gewesen wären.

Einmal, wenn das Eis bei Ostwinden von der Küste abgetrieben war, ging das Ein- und Auslaufen

schnell, ein andermal, wenn sich bei Westwinden ein 20 Seemeilen breiter Eisgürtel um die Küste gelegt hatte, dauerte es viele Stunden.

So kam der März heran, als mich mein neuer Admiral H. zu seinem 1. Admiralstabsoffizier machte.

Ich will ehrlich sein. Als er mich fragte, ob ich diesen Vertrauensposten gern annehmen würde, habe ich zunächst gezögert.

Wer will's mir verargen? Meine schöne, mir ans Herz gewachsene Flottille abgeben, sie, mit der ich nun seit Kriegsbeginn Freud und Leid geteilt, einem anderen in die Hand drücken? Mit dem Gedanken mußte ich mich erst vertraut machen.

Aber manche Gründe sprachen dafür; war es doch auch ein besonderer Vertrauensbeweis meines Admirals.

Also trat ich in den letzten Tagen des März gern und freudig diese Stellung an. Und ich habe es nicht bereut! Es wurde eine schöne, arbeitsreiche, aber um so erfolgreichere Zeit, wohl beinahe die schönste während des ganzen Krieges.

Wenn der Tag auch meist zur Nacht wurde und die Arbeit gar kein Ende nehmen wollte, das reinste Danaidenfaß, so tat man's gern, da das Arbeiten unter diesem hervorragenden Admiral Spaß macht.

Und viel habe ich dazugelernt! Besonders aber eins: Die Achtung vor der Arbeit eines Stabes. Wie haben wir früher auf die „Herren" im Stab geschimpft! Ach, was für liebliche Ausdrücke hatten wir als einfache Praktiker gebraucht, um die von uns verachtete Tätigkeit des Stabes nur einigermaßen

wohlwollend zu bezeichnen. Nun war ich selbst so einer geworden!

Gewiß, die Praktiker, die Frontmenschen machen die eigentliche „sichtbare" Kriegführung, aber sie müssen nach einheitlichem Plan arbeiten und zusammengehalten, geleitet werden. Sie sind letzten Endes nur die ausführenden Organe der unsichtbaren, der geistigen Kriegführung.

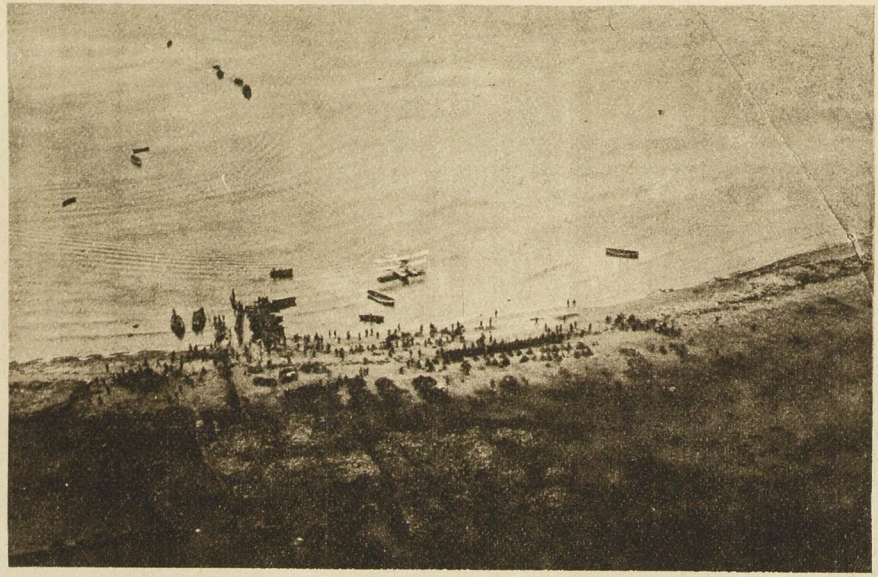
Besonders angenehm war hier, daß der Stab sobald etwas Besonderes zu schaffen, selbst die Führung in See auch praktisch übernahm. Also waren wir immerhin nur halbe Tintenklexer in den Augen unserer „Fahrer".

Ja, es war eine schöne Zeit, die Zeit von April bis Dezember 1917. Viel interessante Pläne konnte meine Feder entwerfen. Und es ist ein befriedigendes Bewußtsein, wenn man sieht, wie das, was die Feder entworfen hat, auf der Kriegsbühne, der See, sich in Wirklichkeit abspielt, Szene auf Szene, und besonders schön, wenn alles klappt und der geistigen Arbeit Erfolge erstehen.

Wenn auch dem Befehlshaber der Aufklärungsschiffe in der östlichen Ostsee nicht allzuviel Streitkräfte unterstanden, so ergab doch ihre Mannigfaltigkeit eine Heidenarbeit.

Am meisten Freude machte das Disponieren mit U-Booten. Ein reiches Arbeitsfeld gab es für sie, und viele Erfolge, besonders im Handelskrieg in der Bottensee, konnten wir auf unser Konto schreiben.

Auch die unter ihren schneidigen Führern nie rastenden, immer angriffslustigen Flieger hat unser



Landung in der Tagga-Bucht bei der Eroberung von Oesel
(Fliegeraufnahme.)

Einer unserer Großen feuert.

Unbrauchbar gemachtes 25,5-Zentimeter-Geschütz der Batterie Woy auf Moon.

3. Admiralstabsoffizier in nimmer ermüdender geistiger Tätigkeit von Erfolg zu Erfolg führen können.

So verging der Sommer 1917 im schönen Bewußtsein anregender, interessanter und erfolgreicher Tätigkeit.

Riga.

„Der Kommandierende des 8. Armeekorps will sich morgen das Pferderennen ansehen," hieß es eines schönen Tages im August. „Er bittet den Admiral, morgens zu einer Besprechung zu ihm zu kommen."

Am nächsten Morgen trafen wir mit dem Armeeführer Exz. v. Hutier zusammen. Er ist für mich, der ich ihn schon kannte, von jeher das Urbild des preußischen Generals gewesen und geblieben.

„Guten Morgen, meine Herren! Ich habe Befehl, Riga zu nehmen, und werde das in den nächsten Tagen besorgen, bitte dazu aber um die Unterstützung der Marine. Wie kann sie stattfinden?"

Schnell wurde das Nötige besprochen, und Se. Exzellenz konnte sich dem „Hauptzweck" der Reise, dem Pferderennen, widmen.

Ja, wie konnten wir mitmachen? Da wir keinerlei Befehle hatten, eine Unternehmung größeren Stils, wie später bei der Einnahme von Oesel, vorzubereiten, konnte vorläufig nur eine Unterstützung durch U-Boote stattfinden.

Bald war mit den U-Bootskommandanten und den Minenräumchefs alles Notwendige besprochen.

So einfach die Sache für die Marine aussah,

um so schwerer war sie in der Durchführung. In der Hauptsache galt es, für die U-Boote einen minenfreien Weg in den Rigabusen zu schaffen, jedenfalls so weit zu schaffen, bis die nötige Wassertiefe ihnen erlaubte, unter den russischen Minen wegzutauchen.

In unermüdlicher Arbeit waren die Vorbereitungen durch die Minenräumdivisionen so weit gediehen, daß wir den Zeitpunkt, wo sie den Marsch in den Busen selbst antreten konnten, übersahen.

Um Zeitpunkt und alles andere nochmals genau zu besprechen, fuhr ich Ende August nach Mitau zum Armee-Oberkommando.

Es waren schöne Stunden, die ich hier verleben durfte.

Freundlich wie immer und voll lebendigen Interesses empfing mich der General v. Hutier.

„Wann denken Ew. Exzellenz, daß die Wirkung der Armeegeschütze derart ist, daß die Schiffe aus Riga und Dünamünde entweichen werden? Danach muß der Admiral disponieren, damit die U-Boote rechtzeitig auf ihren Positionen stehen," fragte ich. „Nun, ich denke, beim ersten Schuß!" war die Antwort.

Und noch eine Frage: „Wann gedenken Exzellenz Riga in Besitz zu haben?" — „Nun, was sagen wir, meine Herren?" Und nach kurzer Pause: „Schön! In drei Tagen!" —

Gott sei Dank, keine „Wenn und Aber".

Und geklappt hat's noch großartiger!

Ueber alles andere hatten wir uns schnell geeinigt.

Bei Tisch konnte ich nicht umhin, auf das Wohl des Siegers von Riga zu trinken, doch Se. Exzellenz meinte lachend, aber dankend, das käme ihm als Jäger etwas leichtsinnig vor.

Rechtzeitig wurden nun die beiden U-Boote entsandt, so weit wie möglich von den Minenräumbooten begleitet. Auf keinen Fall durften die Russen etwas davon merken, daß U-Boote in den Busen eindringen sollten. Der Witz der ganzen Sache wäre dann verraten gewesen und kein großes Schiff hätte sich mehr im Jagdgebiet gezeigt. Im Gegenteil hätten die russischen Zerstörer den Booten in dem engen Meerbecken das Leben recht sauer machen können.

Also mußte der Einbruch bei Nacht gewagt werden.

Und er gelang! In stockdunkler Nacht hatten sich die Minenräumboote am Ende des nach Minen abgesuchten Streifens von den braven U-Booten getrennt, bis diese getaucht waren, um unter Wasser, so tief wie die Wassertiefe es zuließ, unter Minen und Netzen hindurchzubrechen.

Lange Tage hörten wir nichts von ihnen. Schon erfüllte bange Sorge unsere Brust, bis endlich eins der Boote etwas von sich vernehmen ließ. Wenn es auch nichts Erfreuliches war, nämlich ein Funkspruch über einen Fehlschuß auf ein russisches Schiff, so wußten wir doch, daß sie heil durchgekommen waren. Zudem war der Fehlschuß gar nicht bemerkt worden und die U-Boote konnten noch weitere Erfolge haben.

Viel lag der Armee daran, irgendein Mittel

zu finden, daß die russischen Truppen sich nicht in der Gegend von Riga konzentrierten. Was lag näher als die U-Boote heranzuziehen! So erhielten sie beide Befehl, in der nächsten Nacht an zwei verschiedenen Stellen die feindliche Küste zu beschießen.

Prompt wurde der Befehl ausgeführt. Da die russische Armee keine Ahnung davon hatte, daß deutsche U-Boote im Riga-Busen waren, mußte sie damit rechnen, daß Torpedoboote oder sogar größere Streitkräfte eingedrungen waren, mußte also auch mit größeren Landungen von Truppen in ihrem Rücken rechnen. Die Folge mußte sein, daß sie genügend Truppen an der Küste aufstellte, die einer Landung widerstehen konnten.

Damit war unser Ziel erreicht, der Wunsch der Armee erfüllt.

Dasselbe Experiment wurde in der folgenden Nacht wiederholt. Flieger- und Luftschiffangriffe taten ihr übriges, die Russen in Aufregung und Unruhe zu versetzen.

Alles kam, wie Exzellenz v. Hutier vorausgesagt hatte. Am 1. September wurde Dünamünde evakuiert, d. h., alle Schiffe rissen wie Schafleder aus und alles Nützliche wurde von den Russen gesprengt, die Düna und andere Stellen noch schnell mit Minen verseucht. Am 3. September, also am 3. Tage, war Riga in unserer Hand.

Viel Beute hatten unsere U-Boote nicht gemacht; um so bessere Dienste hatten sie im Rahmen der großen Aufgabe, also zur Unterstützung der Armee, getan. Da die Russen nach der zweiten Beschießung

der Küste allmählich merkten, wer da schoß, nahmen sie sich auch doppelt vor U-Booten in acht, und es war daher für die U-Boote nicht leicht, Beute zu machen.

Schwere Tage kamen noch nach der Einnahme von Riga für sie. Ungern wollten wir sie wieder durch die Minen am Eingang des Meerbusens nach Libau zurückschicken, aber noch konnten sie auch nicht nach Riga hinein, da die Russen vor Riga und Dünamünde planlos alles voll Minen geworfen hatten. Aber schon als der Plan zur Einnahme von Riga besprochen wurde, hatten wir in Voraussicht der kommenden Dinge eine Minenräumdivision auf die Bahn gesetzt und nach Mitau befördert. Hier wurde sie ausgeladen, in die Aa gesetzt und konnte von hier aus, immer gleichen Schritt mit der vordringenden Armee haltend, zunächst die Aa nach Minen absuchen und dann gleichzeitig mit der Armee in Riga-Dünamünde eindringen.

Sofort ging es hier weiter an die Arbeit, aber erst nach Verlauf von drei Wochen war die Einfahrt so weit geräumt, daß die U-Boote ohne Gefahr, als erste größere Kriegsschiffe, nach langem Warten in Dünamünde-Riga einlaufen konnten.

Damit war der Abschluß der Seeoperationen in Riga-Busen vorläufig erreicht.

Einnahme der Baltischen Inseln.

Riga und Dünamünde genommen! Ein glorreicher, herrlicher Sieg war durch die Armee errungen.

Ein leichtes wäre es für sie vom rein taktischen Gesichtspunkt gewesen, in raschem Siegeslauf weiter vorzustoßen und ganz Estland und Livland in unseren Besitz zu nehmen. Die Inseln Oesel, Moon und Dagö wären, in der Flanke bedroht und abgeschnitten, voraussichtlich von selbst, wie reife Früchte, in unsere Hand gefallen.

Warum geschah's nicht? Nun, die Eroberung und dauernde Besetzung derartig großer Gebiete schluckt unendlich viel Truppen, und im Westen stand die große Offensive der Engländer und Franzosen bevor.

Also abwarten!

Aber eins wurde immer klarer. Solange wir den Rigaschen Meerbusen nicht beherrschten, nützte uns Riga als Hafen nichts. Wir konnten ihn aber nur beherrschen, wenn wir entweder dauernd eine große Flotte darin stationierten oder aber in den vollen Besitz des Moonsundes kamen. Das wiederum konnten wir nur durch die Einnahme der Inseln Dagö und Moon erreichen. Da hierzu nur wenige Truppen notwendig waren und diese größtenteils nach erfolgter Einnahme wieder freigemacht werden konnten, entschied sich die oberste Heeres- und Seekriegsleitung im September für die Eroberung der Inseln.

Es war kein leichtes Stück Arbeit, das geleistet werden sollte!

Stets hatte die Kriegsgeschichte früherer und jetziger Tage gezeigt, daß Landungen von Truppen in Feindesland ein böses Ende nehmen können, jeden-

falls ein großes Risiko bedeuten. Die Namen Gallipoli und Saloniki sprechen für sich.

Und hier lagen die Verhältnisse ganz besonders schwierig. Jahrelang hatten die Russen Zeit gehabt, sich auf diesen Einfall, mit dem sie eines Tages, aber besonders nach dem Einbruch in den Rigabusen im Jahre 1915 rechnen mußten, vorzubereiten. Und wo die russische Gleichgültigkeit nicht Genügendes schaffte, spornte englische und französische Tatkraft zu energischer Verteidigung an. Die außerordentlich starke Minenverteidigung am Eingang zum Rigaschen Meerbusen und gewaltige artilleristische wie infanteristische Befestigungen an Land waren ein beredtes Zeugnis dafür, welchen Wert die Russen auf den Besitz der Inseln legten und wie hoch sie die drohende Gefahr einschätzten.

Ja, es war so allerhand, mit dem die deutsche Kriegführung bei ihrem Unternehmen ernstlich rechnen mußte.

Vier schwere 30,5-cm-Geschütze bei Zerel auf Sworbe, der Südspitze Oesels, viele Geschütze mittleren Kalibers an der Nord- und Westseite der Insel, fünf 25,4-cm- und Geschütze mittleren Kalibers auf Moon und Werder, die starke Minenverteidigung am Eingang des Busens, unbekannte Sperren im Meerbusen selbst, die feindliche Flotte und, wohl der wichtigste Faktor, die feindlichen U-Boote, deren Tätigkeit besonders in dem engen Becken des Riga-Busens verhängnisvoll werden konnte!

Das Unternehmen war ein großes Risiko, das allerhand kosten konnte. Darüber waren sich auch

Armee und Marine vollkommen klar. Wer's nicht zugibt, hat es entweder im Laufe des Unternehmens eingesehen, ist Super-Optimist oder „hat keinen Schimmer".

Doch wer nicht wagt, gewinnt nicht!

Ach, wie haben wir alten Kämpen von der Ostsee uns gefreut, als endlich das erlösende Wort: „Oesel und Moon sollen in einer gemeinsamen Operation von Marine und Armee genommen werden," an uns herantrat.

Ende September begannen die Vorarbeiten. Der Sonderverband richtete sich in Libau ein und nahm die theoretische Ausarbeitung des Planes in die Hand. Etwas traurig waren wir in unserem Stabe, daß wir nicht selbst die Sache leiten, sondern nur mitmachen sollten. Aber da große Teile der Hochseeflotte herangezogen wurden, ordneten wir uns gern dem ältesten Admiral, dem Chef des Sonderverbandes unter, zumal wir damit wieder unter den Oberbefehl eines Admirals traten, den wir schon von früheren Jahren her kannten und verehren gelernt hatten.

Also wir söhnten uns bald und gern mit der Anwesenheit des Sonderverbandes, der wie ein hungriger Heuschreckenschwarm über Libaus Gefilde und unsere Vorräte herfiel, aus, waren es doch alles liebe Kameraden, die Großes mit uns schaffen wollten!

Kameradschaftlich ging die Arbeit vor sich, und bescheiden darf unser Stab wohl behaupten, daß seine Erfahrung auf dem östlichen Kriegsschauplatz doch mit zum Erfolg beigetragen hat.

Gewaltige Arbeit wurde in den letzten Tagen

des September und ersten Tagen des Oktober geleistet.

Die theoretische Arbeit war ja in solchem Falle unendlich viel wert.

Noch nie hatten Armee und Marine wie hier in großem Stil miteinander gearbeitet. So war es nicht immer leicht, Ansichten und Erfahrungen unter einen Hut zu bringen, besonders aber, richtig zu verwerten. Aber dank dem beiderseitigen verständnisvollen Entgegenkommen hat nur die allergrößte Harmonie geherrscht.

Truppenzusammenziehung in und um Libau, Heranschaffung der großen Transport-, Proviant- und Kohlendampfer, deuteten bald darauf hin, daß etwas Besonderes im Gange war.

Nun, geheim halten ließ es sich ja doch nicht! Bald pfiffen die Spatzen von den Dächern, daß Oesel genommen werden sollte. So werden die Russen es wohl gewußt haben. Aber Zeitpunkt und Ziel der Landung war ihnen nicht bekannt und blieb im engsten Stabe geheim.

Der Laie denkt manchmal, so eine Landung ist ja furchtbar einfach! Soldaten gehen auf die Schiffe, ein paar Kriegsschiffe fahren zum Schutze mit, schießen tüchtig, und dann wird gelandet. Er denkt nicht daran, daß unterwegs und bei der Landung U-Boote lauern, die den langsamen Transportern höchst ungemütlich werden können, denkt nicht an Nebel und Sturm, die unterwegs aufkommen, den ganzen Plan umwerfen und eine Landung unmöglich machen können, denkt nicht an Minen und daran, daß starke

verborgene Geschütze, den Schiffsgeschützen weit überlegen an Kaliber, von Land her drohen, und endlich, daß die gelandeten Truppen allein auf sich angewiesen sind und bei energischer Verteidigung nicht weiter kommen, da ja unsere Schiffe leider noch immer nicht auf Räder zu setzen sind.

Zunächst mußten den braven Landsoldaten erst einmal Seebeine gemacht, Ein- und Ausschiffen geübt werden.

Was gab das manchmal für komische Bilder, wenn solch wackerer 85er, die „Leitern herunterkletternd", sich in die „Schaluppen" fallen ließ. Schon im Hafen wurde mancher seekrank, und nun erst die armen Kerls auf den Torpedobooten!

Der Plan war nämlich so, daß ein Teil der Soldaten mit den Transportdampfern, ein Teil aber, der zuerst landete, mit Torpedobooten zum Landungsplatz gebracht werden sollte. Hier mußten sie dann alle erst wieder in kleinere Boote verladen werden, da die Torpedoboote wegen des flachen Wassers nicht unmittelbar an den Strand sich legen konnten.

Und dazu sollte alles möglichst überraschend und in der Dunkelheit geschehen. Daß es nachher tatsächlich vollkommen gelang, ist mir heute noch ein Rätsel, jedenfalls aber nur den dauernden, ernsten Uebungen zu danken.

Wo sollte nun die Landung stattfinden?

Seitdem die Russen, wie wir durch Flieger festgestellt hatten, vier 30,5 cm bei Zerel aufgestellt hatten, deren Reichweite bis zur Nordkurlandküste ging, war ein Durchbruch dort mit anschließender

Landung im Rigabusen an der Südspitze von Oesel eine ziemlich faule Sache geworden. Hinzu kam, daß die Schiffe durch die zahlreichen Minensperren am Eingang des Rigabusens aufgehalten worden wären, der Feind die Absicht erkannt und Zeit gehabt hätte, Truppen an der Südküste Oesels zu konzentrieren. So versprach der Plan, ganz überraschend an der Nordküste von Oesel zu landen, trotz der sonstigen Nachteile, wie des langen Seeweges und des Marsches durch unser eigenes Minengebiet, besseren Erfolg.

Ganz günstig mußte es aber wirken, wenn wir den Feind dauernd in dem Glauben ließen, wir wollten an der Südküste landen, und es nachher doch anders machten.

So geschah's.

In aller Vorsicht wurde zunächst ein U-Boot entsandt, das die Verhältnisse an der Nordküste von Oesel, besonders der zur Landung bestimmten Taggabucht, erkunden sollte. Immer wieder machte das abscheuliche Wetter einen Strich durch die Rechnung. Endlich kam die tröstende Nachricht durch Funkspruch: „In der Taggabucht nichts Besonderes; an Land alles ruhig."

Nun hieß es erst mal nachprüfen, ob der Weg zur Taggabucht, der zum Teil durch unser eigenes Minengebiet führte, auch frei von Minen und anderem Ungeziefer sei. In dunkler Nacht fuhr eine wackere Minensuch-Flottille den ganzen Weg ab, und auch hier war alles klar.

Somit hätte die eigentliche Landung stattfinden können.

Aber die Deutschen machen nichts Halbes! Erst wollten wir sicher sein, ob und wann ein Durchbruch unten bei Zerel, in der Irbestraße, möglich war. Denn sofort nach der Landung und der Eroberung der Zerelgeschütze sollte gleichzeitig hier der Durchbruch stattfinden, um Oesel und Moon von zwei Seiten zu fassen, die Armee beim Vorgehen dadurch zu unterstützen und der fliehenden russischen Armee nach Möglichkeit den Weg über Moon nach dem Festland abzuschneiden.

Das da unten war keine leichte Aufgabe! Bisher war nur ein schmaler Weg dicht unter der deutschen Küste für den Durchbruch unserer U-Boote geschaffen; für große Schiffe genügte die Wassertiefe nicht. Ein neuer Weg weiter nördlich mußte von unseren Minensuch- und Räumbooten durch die Minen hindurch gegraben werden.

Die Wackeren werden selbst am besten wissen, wie schwer es war. Ueberall lagen die üblen russischen Minen mit den verschmitztesten Einrichtungen.

Nur mühsam kamen die Minensucher und -räumer vorwärts, und immer war das Wetter schlecht. Ach, wie haben wir manchmal darüber geschimpft! Schon war der ursprünglich für die Unternehmung angesetzte Termin überschritten. Die Armee drängte mit Recht, da ihr unnötig Truppen entzogen wurden. Aber, was war zu machen?

Ich persönlich glaube, daß der Wettergott unser bester Verbündeter war. Wir gewannen Zeit, alle Vorbereitungen gründlich zu treffen, so daß alles, als es so weit war, wie am Schnürchen ging.

Endlich konnten wir eines Tages melden, daß die für den Durchbruch in der Irbestraße geforderten Vorbedingungen geschaffen waren.

Um an Ort und Stelle die Minensucharbeiten leiten zu können, waren der Stab und unsere Kreuzer bereits in den ersten Tagen des Oktober nach Windau übergesiedelt, während der Sonderverband in Libau blieb. Am 12. Oktober war der große Tag, der erste Operationstag. Die Transportflotte setzte sich in Marsch. Auf ihr unsere braven Feldgrauen, die größtenteils ihre erste Seefahrt machten und mit Begeisterung die Fahrt antraten. Und Neptun war ihnen, wie uns allen, hold. Wochenlang hatte es gestürmt; gerade an diesen Tagen, die wir zur Einnahme der Insel brauchten, ließ er uns in Ruhe. Damit war viel gewonnen, denn schlechtes Wetter hätte uns einen bösen Streich spielen können. Es war auch gut, daß die Feldgrauen nicht allzu seekrank wurden und nicht „erledigt" an ihre schwere Aufgabe herangingen.

Es war eine lange Karawane, die sich am Morgen des 13. Oktober aus Libau herausschlängelte und bald in stattlicher Kiellinie am Horizont verschwand Linienschiffe, Kreuzer, Transportdampfer, Kohlen- und Proviantdampfer, Schlepper, Leichter, Torpedo- und Vorpostenboote, alles, was sich überhaupt so im allgemeinen auf See herumtreiben kann, war vertreten. Und darüber als treue Wächter gegen U-Boote die Flieger und Luftschiffe, während wir unsere U-Boote schon vorher nach einheitlichem Plan auf verschiedene Jagdgebiete verteilt hatten.

Eins ist wohl uns allen unverständlich geblieben. Warum wurde dieser meilenlange, langsame Transportzug nicht von feindlichen U-Booten angegriffen? Es wäre ja so leicht gewesen, einige der Dampfer aus ihm herauszuschießen! Aber kein Angriff erfolgte. Alles ging nach Plan, und vor Hellwerden standen die Schiffe vor der Taggabucht. Alles war bis dahin gut gegangen.

Da weder unser früher hierher detachiertes U-Boot noch die Minensuchflottille in dieser Gegend etwas von Minen gefunden hatten, konnten wir beinahe annehmen, daß auch der Eingang zur Taggabucht und die Bucht selbst minenfrei sein würden.

Schon lief die Transportflotte in die Bucht ein, vornweg die „Korsika". Da sieht man im fahlen Morgenlicht plötzlich eine Wassersäule an der „Korsika". Das Schiff schwankt, nimmt Kurs auf Land und Schlagseite an. Also eine Mine!

Die anderen Transporter setzen ruhig ihren Weg fort.

Wirklich, der liebe Gott war heute für Schwarz-Weiß-Rot!

Ohne irgendeinen Verlust dringen alle anderen Schiffe durch die „Korsikalücke" in die Bucht ein und gehen dort zu Anker, während „Korsika" sich selbst auf Strand setzt und hiermit vorläufig auch außer Gefahr ist.

Fix und schneidig ging nun die Landung unter dem Kanonenschutz der großen Linienschiffe vor sich. Was wollten die paar vollkommen überraschten Geschütze auf diese nahe Entfernung gegen die gewaltigen Schiffsgeschütze machen?! Ein Volltreffer setzte

nach dem ersten Schuß die gesamte Westbatterie außer Gefecht. Da gab's für die Russen kein Halten mehr!

Es muß für sie ja auch ein erschütternder, gewaltiger Anblick gewesen sein. Sie hatten gar nicht damit gerechnet, daß wir hier, durch unsere und ihre Minen hindurch, landen würden. Und plötzlich sausten die Granaten um ihre noch schlaftrunkenen Köpfe herum, und aufgescheucht erblickten sie zahllose große Panzerschiffe, Transporter und begeistert landende Truppen.

Das hält der stärkste Mann nicht aus! Also evakuieren, auskratzen!

Und die braven Feldgrauen, nun in ihrem Element, hinter ihnen her. Fast ging's zu schnell vorwärts an Land. Mehr Aufenthalt als die Russen, verursachten zunächst die zahlreichen Schweine und Gänse. Glaubte doch jeder Feldgraue, erst einmal ein gewisses moralisches Anrecht auf so ein Tier zu haben.

Aber bald wurde es ernster. Der Russe sammelte seine Kräfte und leistete zum Teil erbitterten Widerstand.

Inzwischen war ein Teil unserer leichten Streitkräfte unter unsagbaren Schwierigkeiten durch flaches Wasser in das Kassar-Wiek, nördlich Oesel, gedrungen, um dort die Armee zu unterstützen und im Rücken der Russen Truppen zu landen.

Ganz besonders wichtig war es ja für uns, daß wir Moon, den Schlüssel zum Moonsund, schleunigst in unsere Hand bekamen. Aeußerste Schnelligkeit war geboten, da zu befürchten war, daß die nach Moon flüchtenden Scharen der Russen sich am Brückenkopf

von Orissar, beim Uebergang von Oesel nach Moon, stauchen, sammeln, verschanzen und dort unter günstigeren Verhältnissen erbitterten Widerstand leisten würden. Gelang ihnen das, so konnte der Uebergang nach Moon noch schwere, verlustreiche Kämpfe kosten.

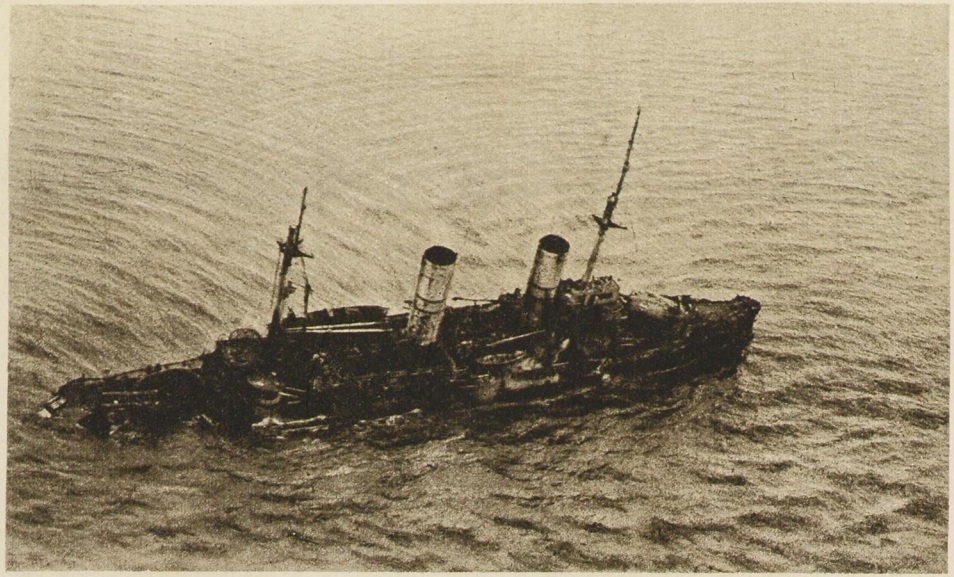
Ernste, interessante Kämpfe fanden nun im Kassar-Wiek zwischen unseren leichten Streitkräften und denen der Russen statt, die vom Moonsund herbeieilten. Aber überall blieben unsere schneidigen Boote Sieger. Nachdem der russische Zerstörer „Grom" in Brand geschossen und von seiner Mannschaft verlassen war, verloren die Russen den Mut und traten endgültig den Rückzug in den Moonsund an, nicht ohne vorher das Kassar-Wiek voll von Minen geworfen zu haben.

Der Aufenthalt im Kassar-Wiek mag ihnen auch allmählich etwas peinlich geworden sein, da sie fürchten mußten, von den sich im Süden Oesels nähernden deutschen Streitkräften abgeschnitten zu werden.

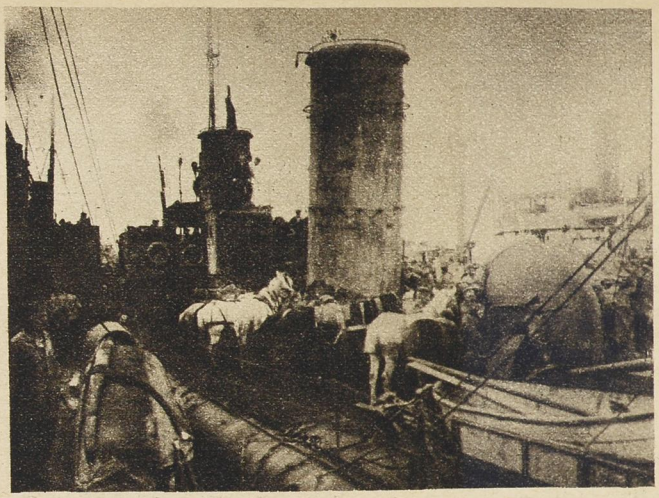
Wie kam das?

Am Morgen der Landung begannen gleichzeitig die eigentlichen Operationen gegen den Rigaschen Meerbusen. Vornweg die Minensucher und -räumer, dahinter die Kreuzer zur Sicherung gegen U-Boote, begleitet von Torpedobooten.

Es war ein denkwürdiger, schöner Augenblick. Seit 1915 waren diese Gewässer nicht von größeren deutschen Schiffen befahren, und jetzt endlich ging es dorthin, wohin unser Herz sich schon lange gesehnt hatte. Daß es gelingen würde, wußten wir; wie es ausfallen würde, stand in Gottes Hand. Daß es ein



Die versenkte „Sslawa".
(Fliegeraufnahme.)



Soldaten und Pferde werden nach der Oesel-Unternehmung auf Torpedobooten transportiert.

Auf Oesel gefangene Russen werden auf Torpedobooten transportiert.

ernstes Spiel werden mußte, wußten wir auch. Aber lange hält man sich mit solchen Gedanken nicht auf.

Unsere Absicht war, in dem bereits in den Tagen vorher geschaffenen und ausgebojten, 14 Meter tiefen Fahrwasser mitten durch das feindliche Minengebiet hindurchzustoßen und dann den eigentlichen Durchbruch in den Rigabusen in der unmittelbaren Richtung auf Arensburg von Michaelsturm aus, an der Nordkurlandküste, anzusetzen. Schon waren unsere Minensucher bis Michaelsturm gelangt und versuchten, einen Weg durch die nordwärts gelegenen Minensperren zu schaffen.

Um ihnen zur Seite zu stehen, wenn russische Schiffe von See her das Minensuchen verhindern wollten, blieben wir mit den Kreuzern von jetzt ab, wo es nach Norden ging, bei ihnen.

Allerdings kamen wir dabei in den Feuerbereich der Zerel-30,5-cm-Geschütze und hatten, da diese großen Untiere uns doch ohne eine Gegenleistung von unserer Seite erheblichen Schaden zufügen konnten, auch Befehl, erst dann weiter nach Norden durchzubrechen, wenn die Geschütze von Zerel in unserer Hand oder sonst wie zum Schweigen gebracht und zwei unserer großen Brüder, zwei Linienschiffe, die vorläufig noch oben in der Taggabucht zu tun hatten, bei uns eingetroffen waren. Bis dahin war es eigentlich mehr ein Vorfühlen, bis wir ohne ernste Gefährdung durch Zerel oder größere russische Schiffe weiterkonnten.

Alles, was oben in der Taggabucht und an Land vor sich ging, erfuhren wir laufend durch Funkspruch.

Und nach den eingehenden Nachrichten konnte es eigentlich nicht mehr lange dauern, bis auch wir hier unten weiter durften.

Wann mochten wohl die Zerel-Geschütze in unserer Hand sein? Vielleicht waren sie sogar schon verlassen und schossen gar nicht mehr? Es war doch seltsam, daß sie nicht schossen, da wir doch schon längst in ihrem Feuerbereich waren.

Zu sehen war allerdings von Oesel nichts. Nun, es war auch immerhin eine Entfernung von 295 hm, also etwa 30 Kilometer.

Da steigt plötzlich, etwa 1000 Meter von uns entfernt, eine hohe Wassersäule empor. Die Ansichten sind geteilt, woher sie stammt. Es muß wohl eine Minenexplosion gewesen sein. Aber schon erhebt sich wie eine riesige Fontäne eine zweite Wassersäule, viel näher bei der „Kolberg", empor.

Ei, sollten das doch die Geschütze von Zerel sein?

Und wirklich! Bei genauem Hinsehen mit dem Doppelglas beobachten wir, wie es ganz fern an der Küste Oesels aufblitzt.

Es ist doch immer wieder ein seltsames Gefühl, das solch Schießen auf weite Entfernungen in uns auslöst. Ein Blitz, dann eine lange, lange Pause von beinahe einer Minute.

Wo wird des Feindes Geschoß einschlagen? Nahe, fern oder gar Mitte Scheibe? Denn Scheiben sind wir ja nur, und da der Feind die Entfernungen genau kennt, gar nicht so schußsichere Scheiben. Aber kein Schuß erreicht uns, und wir können ruhig bei unseren Minensuchern bleiben, die von drüben

wohl kaum zu erkennen sind und daher auch gar nicht beschossen werden.

Mine auf Mine sprengen diese Braven inzwischen. Aber immer wieder stoßen sie auf neue Sperren. Wirklich, der Feind hat hier an der Küste Nordkurlands Vorzügliches in der Minenverteidigung geleistet! Schon früher hatte ich manchmal scherzend gesagt: „Eigentlich müssen wir den Russen einmal einen Funkspruch machen, in dem wir ihnen unsere Anerkennung für ihre tadellosen, schneidigen Minenunternehmungen an unserer Küste aussprechen." Nacht für Nacht waren sie mit ihren Motorbooten in kühnster Weise tätig gewesen und hatten Sperre auf Sperre zwischen sich und uns gelegt.

Nun, unsere Minensucher waren ihnen gewachsen. Nicht Minen, nicht Schiffssperren noch Netze konnten ihren Weg aufhalten, und unentwegt, langsam, aber sicher stoßen sie weiter nach Norden vor.

Inzwischen waren auch unsere beiden dicken Linienschiffe zur Unterstützung herbeigekommen, aber immer noch nicht waren die Geschütze von Zerel gefallen. Daß sie noch lebten, hatten wir selbst am Morgen des zweiten Operationstages erfahren und konnten dies nachmittags beobachten, als zwei andere Linienschiffe die Batterie von Westen her, von See aus, unter Feuer nahmen.

So brach der dritte Operationstag an, und auch jetzt war Zerel noch nicht gefallen. Eigentlich war es auch schon jetzt kaum möglich und in unserm Plan erst am vierten oder fünften Tag vorgesehen. Aber ungeduldig wurden wir doch.

Schon hatten wir, da die Armee Unterstützung brauchte, den Entschluß gefaßt, längs der Küste, außerhalb des Bereiches der Zerel-Geschütze, den Durchbruch zu versuchen, als wir mittags große Brände auf der Halbinsel Sworbe in der Nähe der Geschütze beobachteten.

Wo es brennt, evakuiert der Russe meist. Aber gewiß war das nicht, und wegen der einbrechenden Nacht konnten wir vorläufig auch nicht weiter. Gegen Abend dröhnt plötzlich dumpfer Kanonendonner von Zerel her zu uns herüber. Schon kommt der unangenehme Funkspruch, daß die „Slawa" die Küste beschießt.

Lange haben wir beratschlagt, ob wir unsere Torpedoboote auf sie ansetzen sollten. Aber drei Ueberlegungen gaben den Ausschlag, es nicht zu tun: Die Fahrstraße konnte noch voll von Minen sein und war es ja auch, wie sich am nächsten Tage herausstellte. — Die „Slawa" zog sich mit Sicherheit sehr bald im Dunkel der Nacht nach Osten zurück, und unsere Boote hätten sie höchstwahrscheinlich gar nicht gefunden oder gar nicht mehr erreichen können. Und endlich brauchten wir unsere wenigen Torpedoboote noch viel zu nötig für spätere Zeiten, als daß wir sie diesem etwaigen und höchst unwahrscheinlichen Erfolg mit der Möglichkeit sicheren Verlustes aussetzten.

Und es war besser so. —

Ein schöner Morgen brach an. Als die beiden Linienschiffe nochmals von Westen her Zerel beschießen, sehen wir, daß keins der Geschütze antwortet.

Na, nun aber los! Und vorwärts geht's! Wieder die Minensucher vornweg und dann die Kreuzer. Aber immer wieder stoßen sie auf dem Wege nach Norden auf neue Minen. Immer wieder müssen wir in der schmalen Fahrstraße mitten zwischen den Minen ankern.

Endlich wird von vorn gemeldet, daß die Fahrstraße endgültig frei sei. Mit 12 sm geht es weiter. Es scheint auch alles hübsch abgesucht zu sein.

Mit einem Male ein heftiges Geschrei: „Mine, Mine!" Und siehe da! Zehn Meter an Steuerbord von der „Kolberg" schießt plötzlich eine dicke grüne Mine aus dem Wasser hervor.

Es war nicht zu sagen! Das Fahrwasser war beinahe zwölfmal genau abgesucht, und so ein Luder war doch wieder im letzten Augenblick gefunden. Nun, wird wohl eine „Perle" gewesen sein.

Es hilft auch nichts. Wir müssen das in Kauf nehmen und fahren ruhig weiter.

Und jetzt geht der Vormarsch unaufhaltsam weiter. Ganz vorn, beinahe aus Sicht, bereits die ersten Minensucher. Alles geht jetzt schneller als wir denken.

Wir hatten anscheinend das eigentliche Minengebiet der Russen passiert und waren in eine angenehmere Gegend eingetreten.

Schon sind wir auf der Höhe von Zerel, und weiter geht es in der Richtung Arensburg.

Ein seltsamer Zug kommt uns plötzlich von Norden entgegen. Ein Minensuchboot mit einem großen Prahm, und in diesem etwa 300 russische Soldaten.

Wo kamen die denn her? Es waren die Flüchtlinge von Sworbe. Der Schlepper, der sie fortbringen sollte, hatte die deutschen Schiffe kommen sehen und losgeworfen, um, wie er sagte, „das Fahrwasser erst einmal genau zu untersuchen". So waren die armen Kerls, schmählich im Stich gelassen, seit beinahe zwei Tage getrieben, hatten nichts mehr zu essen und zu trinken gehabt außer der köstlichen Seeluft. —

Inzwischen war unsere Armee an Land schnell vorgerückt. Es wurde immer dringender, ihr von See her Unterstützung zukommen zu lassen. Um so günstiger mußte unsere Lage werden, je schneller wir mit unseren Streitkräften in den Moonsund eindrangen und Oesel wie Moon von Osten her umklammerten. Ein Funkspruch der Oberleitung bestätigte diese Ansicht.

Schnell wurde eine Umrangierung der Streitkräfte durchgeführt. Da wir jederzeit auf feindliche Schiffe stoßen konnten, gingen unsere beiden Linienschiffe an die Spitze, dahinter „Kolberg" und „Straßburg".

„Augsburg" blieb gleich auf Arensburg-Reede, um hier den Hafen für weitere Landungen von Truppen vorzubereiten und das Fahrwasser von Minen zu säubern. Ein Teil der Minenräumer blieb bei ihr.

Alle anderen Streitkräfte gingen mit dem Gros weiter nach Osten, immer vornweg vor den Linienschiffen die Minensuchflottille.

Schon brach die Dämmerung herein, und fast hatten wir unseren schlimmsten Feind, das U-Boot, vergessen.

„An Backbord voraus ein aufgetauchtes U-Boot," ertönt plötzlich der Ruf. Und wirklich! Ganz deutlich sieht man nahe vor dem Bug des Linienschiffes den Bug eines U-Bootes. „Das kann ja gar kein feindliches sein, so dämlich kann der doch nicht seinen Angriff fahren!" sagten wir uns alle.

Fast senkrecht zu unserer Kurslinie und dann mitten zwischen den Linienschiffen hindurch und dazu keinerlei Erfolg!

Ebenso plötzlich wie es aufgetaucht ist, ist es auch wieder verschwunden.

Was war geschehen? Nun, ein feindliches Unterseeboot hatte das vorderste Linienschiff angegriffen, mit zwei Torpedoschüssen belegt, hatte wohl durch die Torpedoschüsse falsche Tiefsteuerung erhalten, war aufgetaucht und durch die Linie gebrochen. Nun, es hatte nichts erreicht und blieb ja vorläufig hinter uns.

So vergeht eine Viertelstunde, bis plötzlich am Ende unserer Linie „Alarm" ist. Ein unangenehmes Gefühl so in der Dämmerung! Und wirklich! Der U-Bootskommandant muß wohl ein ganz schneidiger Kerl gewesen sein. Trotz der nicht geringen Nervenprobe hatte er doch noch einmal zum Angriff angesetzt und diesmal einen Treffer auf einem der Hilfsschiffe erzielt. Aber es schwamm und wurde glücklich nach Hause gebracht.

Nun, das war nur ein kleiner Achtungserfolg des U-Bootes. Weniger angenehm wäre gewesen, wenn es eins von den Linienschiffen angekratzt hätte.

Es war mittlerweile so dunkel geworden, daß

die Minensuchboote Leuchtbojen warfen, damit wir in dem von ihnen abgesuchten Fahrwasser folgen konnten. Aber auch das U-Boot hätte dies können. So ein bißchen haben wir auch eigentlich damit gerechnet, besonders nachher in der hellen Nacht vor Anker. Warum es nicht kam, muß es mit sich allein abmachen. Wir aber setzten unsern Marsch ohne weiteren Aufenthalt fort, und als es Nacht wurde, hatten wir unser Ziel, den Eingang zum Moonsund, glücklich erreicht.

Hier wurde erst einmal geankert und Sitzung auf dem Flaggschiff abgehalten. Mitten in See, umgeben von Minen, U-Booten, feindlichen Schiffen und Torpedobooten ankern und „Sitzung"! Bei einem Kriegsspiel im Frieden würde man die Hände über dem Kopf zusammengeschlagen haben. Aber es mußte sein, um den Operationsplan für den kommenden Tag zu besprechen.

Der 17. Oktober.

Stets wird dieser Tag ein Denkstein in unserer Seekriegsgeschichte bleiben. Viel wird voraussichtlich noch darüber geschrieben, noch mehr geredet und gelehrt werden.

„Ob es richtig war, wie es gemacht wurde; welche strategischen Gedanken verfolgte der Führer; hat er sie unter richtiger Einschätzung aller Imponderabilien in die Wirklichkeit umgesetzt?"

In der Praxis ist alles viel einfacher. Auch hier, wie überall in der Praxis, nur der Gedanke: Drauf und dran! Alles andere müssen der Augenblick und die jeweilige Sachlage ergeben.

Ein Denkstein aber wird der Tag bleiben, weil hier zum ersten Male Schiffe siegreich gegen Landbefestigungen kämpften, einen Durchbruch durch eine Stellung erzwangen, die von Natur eigentlich uneinnehmbar war.

Warum?

Der Moonsund war durch starke feindliche Minensperren geschützt. Die Durchfahrt war uns unbekannt, mußte also erst gesucht und unter dem Feuer der feindlichen Geschütze geschaffen werden.

An Land schwere Geschütze, deren genaue Lage wir nicht kannten.

Und wie schwer und aussichtslos ein Kampf auf große Entfernungen zwischen Land- und Schiffsgeschützen ist, haben die Dardanellen gezeigt.

Das Landgeschütz als solches ist nur ein kleines Ziel; die genaue Lage des Landgeschützes ist nur am Aufblitzen zu erkennen, jeder Schuß daneben nützt nichts.

Ganz anders beim Schiffsgeschütz. Die Scheibe ist hier nicht das einzelne Geschütz, sondern das ganze Schiff. Und diese große Scheibe ist deutlich zu sehen, Kurz- und Weitschüsse können genau beobachtet, das Schießen danach verbessert werden.

Also Minensperren und Landgeschütze! Dazu noch die feindlichen Schiffe selbst, die, wenn auch selbst veraltet, so doch über neuestes Geschützmaterial verfügten, dessen Reichweite derjenigen unserer modernen Schiffe gleichkam. Und die Schiffe nicht im freien Meer, wo wir ihnen dank unserer größeren Geschwindigkeit hätten auf den Pelz rücken können,

sondern hinter Minensperren und einer quer über den Moonsund reichenden Balkensperre geborgen.

Man sieht, wenn man nun noch die U-Bootsgefahr hinzuzählt, daß eigentlich mehr da war, als ein gewöhnlicher Sterblicher verlangen konnte. —

Die Nacht verging, ohne daß der nahe Feind etwas von sich merken ließ. Eigentlich traurig! Was wäre das für eine Gelegenheit für unsere Torpedoboote gewesen! Ein Angriff auf die großen Schiffe vor Anker, so in nächster Nähe, in den Gewässern, die der Russe selbst so wie seine Westentasche kennen mußte, wäre beinahe ein Kinderspiel gewesen. Nun, für uns um so besser. Kaum rötete die erste Morgendämmerung den östlichen Himmel, war alles bereits wieder in Fahrt. Kurs nach dem Moonsund, auf den Feind zu!

Wo blieb der?

Da sieht man fern am Horizont, nahe unter Land, zwei Zerstörer, die mit schnaubender Fahrt nach Norden dampfen. Vermutlich waren es zwei Wachboote, die unser Kommen meldeten. Ein reger russischer Funkspruchverkehr setzte nun ein.

Um die beiden Schnelläufer zu noch größerer Eile anzuspornen, feuerten unsere Großen ein paar Salven hinterher.

Weiter geht die Fahrt nach Norden. Bald müssen wir im Feuerbereich der Landgeschütze sein. Und jetzt sehen wir auch in der Durchfahrt zum Moonsund viele Mastspitzen und dicken Rauch; also die russische Flote!

Nun wird's interessant! Fern am Horizont bei

den feindlichen Schiffen blitzt es auf, und bald schlägt ein 30,5-Zentimeter-Geschoß gar nicht weit ab von unseren Linienschiffen ein. Prompt erwidern sie das Feuer, und Salve auf Salve erdröhnt nun von beiden Seiten. Gewaltige Wassersäulen werfen doch diese großen Brummer auf.

Noch schweigen die Landgeschütze. Wenn wir nur genau wüßten, wo sie stehen und welches Kaliber sie haben. So hat man immer ein bißchen unsicheres Gefühl. Vielleicht wollen sie die Schiffe auch nur etwas näher herankommen lassen und dann plötzlich losballern? Aber sei es wie es sei! Vorwärts müssen wir nun, vorwärts, koste es, was es wolle; ran an den Feind, ungeachtet aller Hindernisse!

Leicht gedacht, aber nicht so leicht ausgeführt. Nicht leichtsinnig wollen wir unsere schönen Schiffe opfern, und das täten wir, wenn wir, ohne unsere Minensucher vornweg fahren zu lassen, losdampften. So lange wir aber die vorn haben, ist unsere Geschwindigkeit auch stark begrenzt. Aber Geduld, wir werden euch schon auf die Pelze rücken!

Die Situation war mittlerweile gar nicht so angenehm für uns geworden. Drüben die feindlichen Schiffe und drohenden Batterien, hier plötzlich ein Halt geboten durch eine unübersehbare Minensperre, auf die unsere Minensucher eben gestoßen waren. Der Versuch, eine Lücke in die Sperre zu schlagen, gelingt nicht gleich, dauert auch zu lange.

Die russische Flotte beobachtet dies Unterfangen anscheinend und legt ihr Feuer nun mitten in die Minensucher hinein. Die Entfernung ist so groß,

daß wir selbst mit unseren Linienschiffsgeschützen kaum bis zu den feindlichen Schiffen reichen.

Also, Entschluß! Und den hat unser Führer, Vize-Admiral v. B., der die Gesamtleitung der Operationen im Rigabusen auf seinem Geschwaderflaggschiff übernommen hatte.

Kurz entschlossen befiehlt er, daß er selbst mit den großen Schiffen und einer Minensuchhalbflottille die Sperre im Osten, und unser Admiral mit einer Minensuchhalbflottille die Sperre im Westen zu umgehen versuchen sollen, Richtung auf den Feind.

Beide Halbflottillen stoßen vor. Der Feind sieht das, und in richtiger Erwägung, daß, wenn die Minensuchboote nicht weiterkönnen, auch den Linienschiffen Halt geboten wird, legt er sein ganzes Feuer in die Schar der kleinen Minensucher hinein.

Aber so leicht ist es nicht, solch kleines Bötchen zu treffen, und noch schwerer ist's, ihnen den Mut zu nehmen. Ganz unbekümmert um die Geschosse, die hageldicht um sie herumsausen, setzen sie wie bei einer Friedensübung, beinahe „stumpfsinnig", ihren Weg fort. Auf beiden Seiten, im Westen und Osten, dasselbe Bild.

Und nicht allein die Schiffe schießen jetzt, nein, sowohl auf Werder wie auf Moon wird kräftig von Land aus mitgefeuert. Aber auch dies ist dem Heldenmut der Braven gegenüber nutzlos.

Und jetzt faßt der Geschwaderchef den Entschluß, der den Erfolg des Tages entschied. Langsam zieht er sich mit seinen Schiffen nach Süden zurück, so daß der Gegner mutig, soweit er es wegen der

Balkensperre kann, nach Süden nachstößt. In aller Ruhe dringen mittlerweile die Minensucher nach Norden vor.

Und plötzlich geht's los! „Hart Backbord, äußerste Kraft voraus!" heißt das Kommando auf den Linienschiffen, und „haste, was kannste" geht's nach Norden.

Zunächst ahnt der Feind nichts Böses, fährt ruhig nach Süden weiter. So wird die Entfernung schnell geringer und sinkt von 240 auf 160 hm. Da kann man besser und sicherer schießen!

Bald hat der Gegner die List gemerkt und sucht mit äußerster Kraft nach Norden zu entweichen.

Aber nicht allen gelang es mehr. Die „Slawa", unser alter Feind aus vergangenen Zeiten, erhält drei schwere Treffer und kann nur noch ein paar Meilen flüchten. Zwei andere Schiffe, „Bajan" und „Graschdanin", können sich, ebenfalls getroffen, noch mit Not nach Norden zurückziehen. „Slawa" aber verblutet. Sie setzt sich in der Nähe von Schildau auf Grund und wird von ihrer Besatzung gesprengt. Auch die Geschütze von Werder werden von unseren Linienschiffen zum Schweigen gebracht und von den Besatzungen gesprengt. Dann wenden sich die Linienschiffe der Batterie Woy auf Moon zu.

Inzwischen war es unserm Admiral mit seinen Kreuzern im Westen gelungen, sich ebenfalls einen Weg an der Küste entlang zu bahnen. Das war nicht leicht, da flaches Wasser und häufiger Minenalarm vorsichtiges Fahren notwendig machten. Aber mit Energie und Geduld ging es auch hier vorwärts.

Auch hier dringen die wackeren Minensucher im dichtsten Feuer der Land- und Schiffsgeschütze und die Kreuzer, hinter ihnen folgend, vor, bis das Ziel, der „Kleine Sund" erreicht war.

„Warum schießt die Batterie Woy nicht auf uns?", fragen wir uns. Plötzlich, gerade als die Kreuzer in den eigentlichen, wirksamen Feuerbereich der Batterie Woy auf Moon kamen, hört ihr Feuer auf. Und das war gut! Wir hatten ja gar nicht gewußt und hörten es erst später, daß wir todesmutig, nichtsahnend fünf 25,4-Zentimeter-Landgeschützen gegenübergestanden hatten.

Wie war nun die Gesamtlage?

Fern am Horizont verschwanden die Mastspitzen der russischen Flotte, im Osten standen unsere Linienschiffe, im Westen waren die Kreuzer unseres Admirals im Kleinen Sund, alle Landgeschütze waren zum Schweigen gebracht, ja, wohl zum größten Teil zerschossen oder von den Bedienungen gesprengt. Ein voller Sieg war errungen, die feste Stellung war unser!

Und der strategische Erfolg? Wir hatten die Herrschaft im Rigabusen, umklammerten Oesel und Moon von Osten und schnitten jeden Verkehr von Moon hinüber zum russischen Festland ab. Die von Oesel zurückflutenden Russen konnten nicht mehr über See entweichen.

Und dazu mußte der moralische Erfolg, der Eindruck auf die russische Armee und Flotte ein ganz gewaltiger sein, zumal inzwischen unsere Torpedoboote auch die Herrschaft im Kassar-Wiek errungen hatten.

Ja, wir konnten deutlich ihre Mastspitzen über den Kleinen Sund hinweg, jenseits Moon, sehen, konnten ihnen gewissermaßen die Hand reichen.

Wie stand es an Land?

Oesel war so ziemlich in unserer Hand, Moon aber noch nicht. Das, was wir schon vorher befürchtet hatten, war teilweise eingetreten. Der Feind hatte Zeit gewonnen, sich am Brückenkopf, am Steindamm, der von Oesel nach Moon führt, festzusetzen und leistete erbitterten Widerstand.

Da kam unser kleiner Flaggleutnant auf eine glänzende Idee, die er mir zunächst nur flüsternd zu melden wagte. Aber er sah wohl an meinem strahlenden Gesicht, daß ich seiner Ansicht war und seine Idee gar nicht so blödsinnig fand, wie er gefürchtet hatte. Also schnell unserem Admiral vorgetragen, die Lichtseiten tüchtig beleuchtend, die Schattenseiten milde verhüllend. Auch er stimmte freudig zu.

Was wollte denn eigentlich unser Kleiner? „Er wollte mal ein bißchen an Land, ein bißchen Soldat spielen und die Batterie Woy besetzen." Aber Moon ist doch noch von den Russen besetzt, und zwar ganz tüchtig?! „Ach, die tun mir nichts," meinte er treuherzig.

So schnell wie möglich wurden im ganzen 80 Mann, je 40 von zwei kleinen Kreuzern, in zwei Kutter gepackt, eine Dampfpinasse schleppte sie, und unter Schutz von zwei Minensuchbooten ging die Landung etwa nach zwei Stunden, um 4 Uhr nachmittags vor sich. Schon nach einigen Stunden erhalten wir mit der Klapplaterne vom Minensuchboot

das als Rückhalt unter Land geblieben war, ein Signal, daß fünf 25,4-Zentimeter- und vier 15-Zentimeter-Geschütze genommen und besetzt seien.

Eine wackere Tat!

Erst nach etwa 12 Stunden ergriff die Armee Besitz von Moon. In der Nacht hatte sich der Feind zurückgezogen, und ohne Verlust ging der Uebergang nach Moon vonstatten. Hier wurden noch viele Tausende Gefangene gemacht.

Ein etwas erstauntes Gesicht machte unser Flaggleutnant aber doch, als er merkte, daß er die ganze Nacht mit seinen 80 Mann 5000 Russen auf einige hundert Meter gegenübergelegen hatte. Das hätte das Köpfchen kosten können! So brachte es dafür das E. K. I. als Lohn.

Die Batterie Woy war vollkommen von den Russen gesprengt und für uns unbrauchbar geworden, ebenso die meisten anderen Geschütze, die wir auf Oesel fanden. Nur die vier großen, neuen 30,5-Zentimeter-Geschütze bei Zerel waren vollkommen intakt geblieben.

Die Russen erzählten uns nachher, sie hätten sie nicht kaputt gemacht, weil sie sonst glaubten, von uns schlechter behandelt zu werden.

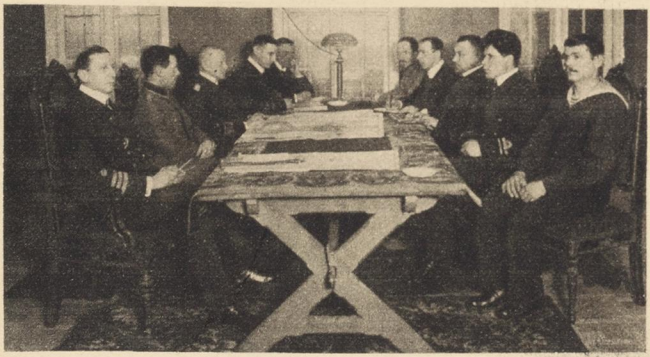
Am nächsten Tage ging es noch weiter nach Norden. Fern am Horizont lag die „Slawa". Was mit ihr los war, konnten wir noch nicht sehen.

So bat ich denn darum, als alter Ostseekämpfer als erster mit der Pinaß zu ihr hinfahren zu dürfen.

Es war ein seltsam schönes, wehmütiges Gefühl, als ich an Bord des ehemaligen Gegners stieg. Schön,

Riga (Fliegeraufnahme).

Kathedrale in Riga



Deutsche und russische Waffenstillstandskommission Riga.

Von links nach rechts: Korvettenkapitän Wieting, Ltn. Moenting (Dolmetscher), Konter-Admiral Freiherr v. Dalwigk zu Lichtenfels, Kapitänleutnant Benninghoff, Kapitänleutnant d. Res. Müller, Oberst Alexandrow, Unterleutnant Wasilieff, Konter-Admiral Zelenoy, Leutnant Newsky, Matrose Winter.

weil es mir vergönnt war, nach langen Jahren ernster, interessanter Kriegführung hier im Osten nun unter solchen Umständen als erster an Bord zu kommen, wehmütig, weil mir das Schiff und sein Schicksal gewissermaßen leid tat. Da lag es nun, so oft trotzig die Stirn bietend, jetzt ein hilfloses Wrack.

Die Russen hatten auch hier ganzes Zerstörungswerk getan. Das ganze Schiff war von oben bis unten ausgebrannt; hinten war es voll Wasser und tief mit dem Heck auf Grund gesunken. Vorn sah es etwas besser aus. Heil waren aber eigentlich nur noch einige Geschütze und Meßinstrumente geblieben.

Den Weg nach Norden hatten sie auf dem Rückzug sorgfältig mit versenkten Dampfern und Minen gesperrt, ebenso den Zugang zum Kassar-Wiek. Aber auch diesen, die Zufuhrstraße über See nach Dagö, wußten wir bald wieder von Minen zu säubern.

Und das war nötig. Denn nun hieß es, so schnell wie möglich alle Truppen, Gefangenen, ebenso alles Material, das nicht mehr gebraucht wurde, wieder aufs Festland zu schaffen und Truppen und Pferde, die während des kommenden Winters auf den Inseln blieben, mit Proviant, Futter und sonstigem Nötigen zu versorgen.

Den Inseln? Ja, während der Einnahme von Oesel und Moon war der Entschluß gefaßt, auch Dagö zu nehmen. Es war im Rahmen der Gesamtoperationen ein leichtes Werk, da die Insel nur schwach besetzt war. Und so gelang es, auch Dagö in kurzer Zeit in unseren Besitz zu nehmen. Damit

waren die drei baltischen Inseln erobert und ein Stück deutschen Landes wieder deutsch geworden.

Viel Mühe und Sorge aber hat uns dieser Ab- und Antransport verursacht. Höchste Eile war geboten, da der Winter und damit das Eis nahte. Wir mußten damit rechnen, daß von Anfang Januar ab bis April kein Verkehr mehr mit den baltischen Inseln über See stattfinden konnte. Da das Land selbst nach oberflächlicher Schätzung sehr wenig aus sich selbst liefern konnte, mußten die Inselbesatzungen auf mindestens vier Monate mit allem Nötigen versehen werden.

Manchmal ist mir dabei der Gedanke gekommen, daß der Engländer es doch nicht so ganz leicht in Gallipoli und Saloniki gehabt hat und noch hat.

Erschwerend kam hier hinzu, daß der schmale Weg in der Irbesstraße, besonders bei starkem seitlichen Wind eine äußerst schwierige Passage für die Handelsschiffahrt bot. Aber bald war alles eingerenkt. Oesel selbst und Moon wurden über Arensburg, Dagö hauptsächlich auf dem Seeweg durch den Moonsund, den Strumpf, das Kassar-Wiek, ausgerüstet.

Fast hätte ich noch ein Fleckchen Erde vergessen, das uns durch die Seeherrschaft im Rigabusen zugefallen war. Ich meine die kleine Insel Runö, die mitten im Rigabusen als einsames Eiland liegt.

Ein wohlerhaltenes, seltenes Stück alter Kultur! Eigentlich hatten es unsere Flieger schon in den ersten Tagen der Operationen „erobert". In kühnem Fluge, auf den Schwimmern Leute zum Landen mit sich

führend, waren sie an die Insel herangeflogen und hatten die Leute nahe unter der Küste abgesetzt. Bewaffnet bis an die Zähne, mit grimmiger Gebärde, gingen diese gegen den Feind vor und fanden zu ihrem Erstaunen eine mehr als friedliche Bevölkerung, ja, richtige Freunde vor.

Es muß ein seltsames kleines Völkchen sein. Nur 270 Köpfe zählend, leben sie beinahe ganz für sich. Alles, was sie fürs Leben brauchen, erzeugen sie selbst auf ihrer Insel. Da die männliche Bevölkerung der Zahl nach überwiegt, holen sie vielfach ihre Frauen von den Inseln Worms und Kynö, die im Norden und Süden des Moonsundes liegen.

Ihre Sprache ist hauptsächlich deutsch und schwedisch. Russisch sprechen sie gar nicht und wollen auch nichts mit Rußland zu tun haben, da sie es gering einschätzen. Das Deutsche haben sie wohl meist im Laufe der Zeit in Riga gelernt, wo sie dann und wann hinfahren, um ihre Vorräte an Salz, Pulver usw. zu ergänzen und Tauschhandel zu treiben.

Besonders emsig liegen sie der Seehundsjagd mit ihren alten Steinschloßflinten ob, die sie manchmal in ferne Gegenden treibt.

Gesund, harmlos und heiter, ist es ein hübscher, sympathischer und bildungsfähiger Menschenschlag.

Ihre sittlichen Anschauungen sind sehr streng. So lebte z. B. ein Mädchen, das sich mit russischen Soldaten eingelassen hatte, völlig geächtet allein auf der Insel.

Abhängig vom Boden und den Launen des Wetters, müssen sie hart arbeiten, um mit ihren Er-

zeugnissen auszukommen. Die Arbeitseinteilung wird morgens geregelt, wo die ganze Inselbevölkerung zur Arbeitsverteilung antritt. Nur eine Gelegenheit gibt es für sie, wo sie aus dem Vollen leben, das ist bei ihren Hochzeiten. Um hierbei so recht einhauen zu können, finden Hochzeiten daher auch meist im Herbst statt, wo der Boden seine Erträge geliefert und das Vieh am besten genährt ist.

Da geht's hoch her! Das Bier brauen sie sich selbst. „Tische und Bänke biegen sich," wie unser erster Eroberer, ein Fliegerleutnant, schreibt, „unter der Last der gebratenen Schweine, Hühner, Gänse und Enten. Und wenn die reizenden Mädchen ihre kleinen Messer aus der Tasche herausholen, sich kleine Stückchen von dem Braten abschneiden und diese mit ihren kleinen Händchen in die rosigen, appetitlichen Mäulchen schieben, ist es ein reizender Anblick."

Jedenfalls ist es ein Völkchen, das unserer besonderen Beachtung wert ist. Und es wäre schade, wenn rohe Eingriffe hier ein Stück alter Kultur zerstören würden.

Manch Interessantes über die Zustände in Rußland erfuhren wir durch gefangene russische Offiziere

In der Marine muß es während der Revolution übel zugegangen sein, und man konnte es den Offizieren nicht verdenken, wenn sie keine allzu große Lust mehr verspürten, unter diesen Umständen und bei

der Behandlung unter den neuen Herren noch weiter mitzumachen.

Folgende Szenen geben ein kleines Bild von den Zuständen:

Etwa 40 Marineoffiziere verschiedenen Ranges sind verhaftet und zunächst in einem kellerartigen Raum untergebracht. Wehmütig und sorgenvoll sitzen sie an einem Tisch. Ein Matrose tritt ein, sieht sich eine Zeitlang die einzelnen Offiziere an, geht dann langsam auf einen der höheren Offiziere zu und sagt, ihm kurz befehlend: „Komm raus!" Der Arme, der sein Schicksal ahnt, folgt ihm. Aengstlich horchen die übrigen, was draußen geschieht. Nach einem kurzen Verhör erdröhnt ein Schuß und ein dumpfer Fall ist zu hören. Und wieder tut sich die Tür auf und abermals sieht sich der Matrose im Kreise um. „Das Volk will noch mehr Opfer," sagt er hohnlächelnd und fordert diesmal einen jüngeren Offizier auf, ihm zu folgen. Auch dieser wird erschossen. Und so holt er der Reihe nach 32 von den 40 Offizieren aus dem Keller heraus. Wirklich, ein grausiges Schauspiel, und bitterer Tod für die Offiziere.

Lebhaft muß ich bei dieser Szene an die Odyssee denken, wo der Riese Polyphem mit gierigen Fangarmen einen nach dem anderen von Odysseus' Gefährten aus der Höhle herausgreift und dann an den Steinen zerschlägt.

Eine andere Szene: Ein wilder Haufe Matrosen dringt frühmorgens in die Wohnung eines Admirals ein, holt ihn, wie er ist, aus dem Bett, treibt ihn vor

sich her durch die Straßen auf den Marktplatz und beschimpft und bespuckt den Armen, der ganz allein, inmitten der Horde, nur mit dem Hemd bekleidet, dasteht. Endlich „erbarmen" sie sich und einer zieht den Säbel. Und nun geschieht das Grausige! Erst wird das rechte Ohr abgesäbelt, dann nach wenigen Minuten Pause das linke und endlich die Nase. Erst dann macht eine mitleidige Kugel seinem Dasein ein Ende.

In Viborg ging es etwas menschlicher zu. Hier wurden die Offiziere nur von einer Brücke ins Wasser geworfen und es fand ein regelrechtes Scheibenschießen auf sie statt, oder aber, eine noch gemeinere Methode: sie wurden in ins Eis gebohrten Löchern ertränkt.

Sicher trugen die russischen Offiziere durch ihren Lebenswandel, ihre eigene Roheit und die schlechte Behandlung der Leute selbst einen großen Teil der Schuld, und tatsächlich wurden auch fast nur solche Offiziere gemordet, die besonders verhaßt waren. Aber auch Irrtümer, Morde aus reiner Rachsucht für strenge Behandlung, Deutschfreundlichkeit, und Morde aus egoistischen Gründen fanden statt, und die bestialische Art und Weise, wie die Offiziere getötet wurden, wird ewig ein Schandfleck für die russischen Matrosen bleiben.

Wie kindlich sonst die Matrosen in ihren ganzen Anschauungen waren, läßt folgender Vorfall erkennen, den der betreffende Offizier selbst erzählte:

Schon mehrfach war er als deutschfreundlich bezeichnet und auf die schwarze Liste gesetzt. Endlich wurde er verhaftet und eingekerkert.

Er bat darum, vernommen zu werden. Dies wurde abgelehnt. Endlich gelang es ihm, vor seine Richter geführt zu werden, und es entspann sich folgender Wortwechsel: „Ich möchte wissen, weswegen man mich eingekerkert hat. Was habe ich verbrochen?"

Antwort: „Sie werden den Gesetzen nach verurteilt werden!"

Er wieder: „Ich denke, Rußland will jetzt ein freier Staat sein; in jedem freien Staat aber ist es Sitte, daß derjenige, der eingekerkert wird, auch erfährt, weswegen man ihn beschuldigt."

Antwort: „So, wissen Sie das ganz sicher, daß es so in den freien Staaten, z. B. Nordamerika, zugeht?"

Er: „Ja! Wenn Sie es mir nicht glauben, dann fragen Sie doch mal nach!"

Und siehe, diese Antworten brachten die braven Matrosen doch zum Nachdenken. Sie wollten um Gottes willen so gehandelt haben, wie es einem freien Staate zukommt.

In einem Entlassungsschein wurde ihm beglaubigt, daß er als deutschfreundlich verhaftet und vorläufig freigelassen sei. Wer wollte es ihm verargen, wenn er keine große Sehnsucht hatte, seine Gefühle für Deutschland einer nochmaligen Belastungsprobe zu unterziehen?

Zur Waffenstillstandskommission Riga kommandiert.

Gerade packte ich so Mitte Dezember ein kleines Stück Speck in den Koffer, das ich Muttern morgen auf Heimatsurlaub mitbringen wollte, da kam ein Telegramm: „Sofort zur Waffenstillstandskommission Riga kommandiert."

Nun, wenn der Urlaub auch flöten ging, war das Kommando doch so ehrenvoll und interessant, daß ich, teils wehmütig, teils froh, das Plakat „Westfalen" am Koffer in „Riga" verwandelte.

Riga, du wunderschöne Stadt! Ist es nicht seltsam, wie wenig der Seeoffizier, der doch beinahe die ganze Welt kennt, von Riga weiß? Ich selbst war mehrmals im Frieden in Petersburg und anderswo in Rußland, aber Riga hatte ich nie gesehen.

Riga ist zweifellos eine der schönsten Städte, die ich kennengelernt habe. Lebhaft erinnert es mich an Bremen und München; ich meine fast, es ist so ein Mittelding zwischen beiden.

Und ur-ur-deutsch! Wenn wir eine Stadt mit Recht als deutsche Stadt zurückfordern können, so ist es das schöne Riga.

Ehre und Anerkennung den wackeren Deutschen, die sich in jahrhundertelanger Knechtschaft so rein und stolz das Deutschtum, den deutschen Sinn und Geist bewahrt haben!

Stets wird diese Zeit, wo ich so oft im Kreise

der deutschen Herren fröhliche Stunden verleben durfte, eine meiner schönsten Erinnerungen bleiben.

Was haben sie gelitten und erduldet! Aber frohen Mutes, in der Hoffnung auf kommende glückliche Zeiten unter Deutschlands Herrschaft, sind sie sich selbst und ihrem Mutterlande treu geblieben.

Wie oft konnte ich das fühlen und beobachten, wenn wir mit ihnen in ihrem Klub, der „Deutschen Muße", saßen. Ein großes, wunderschön eingerichtetes Haus mit vielen prächtigen Sälen ist diese „Muße", so ganz im Stil der alten Hamburger und Bremer Patrizierhäuser.

Und so auch die Personen. Deutsch die Zungen, deutsch Haltung und Wesen, ganz wie die mittelalterlichen, reichen Kaufherren der Hansastädte.

Nur jetzt lag ein Druck auf ihrer Seele. Handelte es sich doch um ihre ganze Zukunft. Blieb Riga deutsch, war alles gut, wurde es wieder russisch, war auch ihres Bleibens nicht mehr, denn nur zu offenkundig hatten sie ihre große Deutschenliebe gezeigt.

Und nicht allein um Riga bangten ihre Herzen. Um ganz Kurland, Livland und Estland, wo ihre Brüder, Verwandten und Besitztümer sind, um diese Brüder, die nach ihrem Urteil fast ebenso deutsch sind wie Riga selbst. Und die Tage von Brest-Litowsk gaben ihnen immer wieder neuen Zweifel, ob ihr Herzenswunsch wohl in Erfüllung ginge. — Nun, gebe es Gott, denn zurzeit, wo ich dies schreibe, liegt die Zukunft noch dunkel vor uns! Eine Schmach und Schande wäre es, wenn Riga und alle diese deutschen Länder nicht an Deutschland zurückfielen!

Wir, die Waffenstillstandskommission in Riga, hatten ja leider keinen Einfluß auf diese großen politischen Fragen, konnten nur im Rahmen des Ganzen mitarbeiten. Im Besonderen war uns die Regelung aller Fragen, die die Ostsee angingen, übertragen. Russischerseits bestand eine ähnlich zusammengesetzte Kommission, mit der wir verhandeln mußten, nur daß der übliche Matrose, im übrigen ein harmloser, braver Mann, bei ihnen nicht fehlte.

Am 1. Januar 1918 fand die erste Sitzung statt. Im Vordergrunde der Verhandlungen steht unter vielen anderen Fragen die Festlegung der „Demarkationslinie" und die tatsächliche Eröffnung der Schiffahrt zwischen Deutschland und Rußland. Erstere, die Demarkationslinie, hole der Teufel! Ein Kuhhandel ist ein ehrliches Geschäft dagegen! Ich glaube, wenn die Demarkationslinie erst richtig, d. h., so wie der hohe „Admiralstab" und der „Centrobalt" es wollen, unter Dach und Fach gebracht ist, werden wir von der Kommission es uns ernstlich überlegen, ob wir uns nicht ganz der diplomatischen Karriere widmen oder alte, ehrliche Seeleute bleiben wollen.

Wichtiger ist die baldmöglichste Eröffnung der beiderseitigen Schiffahrt, soweit diese wegen des Eises im Winter überhaupt möglich ist.

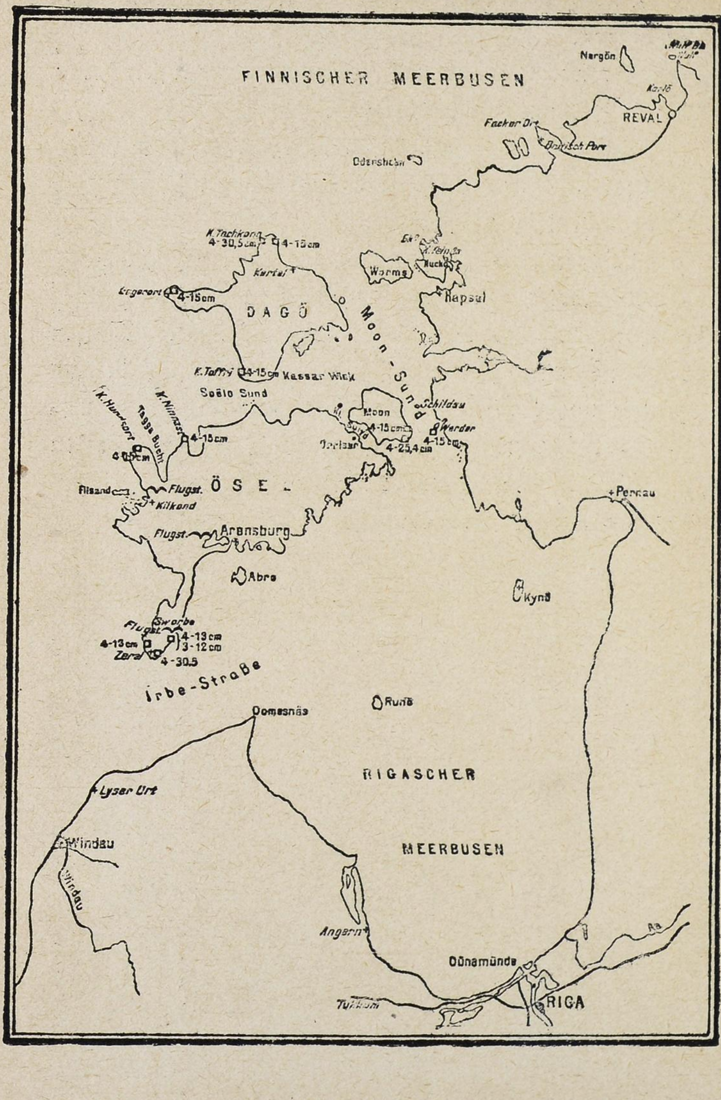
Viele Freude haben mir persönlich diese Sitzungen gemacht, da ich die russischen Karten, ihre Minensperren und ihre Häfen größtenteils aus eigener Beobachtung ja beinahe besser kannte als die Russen selbst. Oft habe ich dabei über ihre erstaunten Gesichter lachen müssen.

Es war eine dankbare Aufgabe, hier für den Frieden, zum Segen unseres Vaterlandes tätig sein zu dürfen.

So will ich denn mit meinen Erinnerungen heute, am 1. Februar 1918, schließen.

Ich bin dem Schicksal dankbar, daß es mir vergönnt war, den Krieg im Osten von Anfang bis zu Ende miterlebt zu haben.

Mögen die Verhandlungen mit Rußland in Brest-Litowsk fest und standhaft von uns geführt werden, wie es dem „Sieger" zukommt. Mögen unsere Brüder hier im Osten, die stets nur deutsch gedacht und deutsch gewesen sind, auch äußerlich wieder deutsch werden, und möge Gott unsere Waffen im Westen segnen, auf daß aus ruhmreichem Frieden ein einiges Großdeutschland erstehe!


FINNISCHER MEERBUSEN
Nargön
REVAL
Facker Ort
Baltisch Port
Odensholm
K. Tachkona
4-30,5 cm
4-15 cm
Kertel
Worms
Nuckö
Hapsal
Eggerort
4-15cm
DAGÖ
Moon-Sund
K. Taffri
4-15 cm
Kassar Wiek
Soelo Sund
Schildau
Moon
4-15 cm
Werder
4-15 cm
4-25,4 cm
K. Ninnast
Tagga Bucht
K. Hundsort
4-15 cm
Filsand
Flugst.
ÖSEL
Kilkond
Flugst.
Arensburg
Abro
Kynö
Pernau
Sworbe
Flugst.
4-13 cm
3-12 cm
4-13 cm
Zerel
4-30,5
Irbe-Straße
Domesnäs
Runö
RIGASCHER
MEERBUSEN
Lyser Ort
Windau
Windau
Angern
Dünamünde
Aa
Tuckum
RIGA

Jagdflüge

des Leutnants Ernst Udet

Herausgegeben von
Ernst Friedrich Eichler

Mit 36 Bildern nach Photos
und Zeichnungen von Erpf
Mark 2.—

Beim Erscheinen des Werkes (26. August 1918) hatte sich der jugendliche Feldflieger Udet mit 60 Siegen an die Spitze der Kampfflieger gestellt. Möchte ihm das Kriegsschicksal hold sein, möchte ihn sein Stern, an den er unerschütterlich glaubt, von Erfolg zu Erfolg weiterführen! — Was das Udetbuch so ungemein wertvoll macht, ist die Darstellung des Werdegangs des Helden. Von frühester Jugend an sieht er seinen Weg vor Augen und verfolgt ihn mit echter deutscher Zähigkeit, bis er trotz aller Unbilden und Enttäuschungen sein Ziel erreicht. — Wenn man die beiden Bilder Kriegsfreiwilliger Udet als Motorfahrer (August 1914) und das 4 Jahre spätere, das ihn als Ritter des Pour le mérite darstellt, vergleicht, so sieht man diesen Werdegang vor sich und versteht, wie Udet zu einem Liebling des Volkes, zu einem wahrhaften Volkshelden ward. — Das Udetbuch, als Ausdruck dieser Volkstümlichkeit, ist ein deutsches Volksbuch.

*

Verlag Gustav Braunbeck G. m. b. H.
Berlin W 35

Kgl. Bayr. Hauptmann
Ritter von Tutschek

Stürme und Luftsiege

Mit reichem Buchschmuck
:: von G. Eichhorn ::
Mark 1.50 .·. 2. Auflage

Numerierte Exemplare auf bestem Papier Mark 5.—

„Das Volk":
Die Kriegserinnerungen dieses reizenden Buches reichen bis wenige Tage vor dem Tode dieses hervorragenden Fliegers. Er war bayrischer Hauptmann und fiel am 15. 3. 18. Dieser wackere Kämpfer konnte sein Buch selbst nicht mehr fertig sehen. T. gibt hierin ein Bild seiner Luftkämpfe an der Westfront und im Osten in frischer, sogar humorvoller Art. Der Verlag hat das Buch durch Lichtbilder und Zeichnungen würdig ausgestattet. So kann diese Schrift noch insbesondere als Gabe des Dankes bezeichnet werden, einer verdienstvollen Anerkennung auch über das Grab hinaus.

Verlag Gustav Braunbeck G. m. b. H.
Berlin W 35

Menschen in Käfigen

Ein P. G.-Tagebuch
(prisonnier de guerre)

::: von :::

Heins Winter-Heidingfeld

M. 2,50

Ein Kriegswerk, das sicher nicht angenehm zu lesen, steigt einem doch beim Lesen die Schamröte ins Gesicht über die schandbare Behandlung, die unseren deutschen Gefangenen in Frankreich zuteil wird. — Ein Kriegswerk, das aber gerade deswegen **gelesen werden muß,** denn es ist höchste Zeit, daß der gute deutsche Michel erwacht und daß er endlich erfaßt, wie es mit der von aller Welt bewunderten französischen Kultur in Wirklichkeit aussieht.—Wir wollen dem Verfasser Dank wissen, daß er uns diesen Einblick in seine Erlebnisse, seine finsteren Leiden, sein Verzweifeln und Hoffen während seiner zwölfmonatigen Gefangenschaft gegeben hat. Das P. G.-Abzeichen, das er trug (prisonnier de guerre), ist wahrhaft das Eiserne Kreuz des in französischer Gefangenschaft Schmachtenden, das Zeichen deutschen Heldentums in tiefstem Leid.

Verlag Gustav Braunbeck G. m. b. H.
Berlin W 35.

Kampf um Tirol

von

Alfred Contag

152 Seiten mit 16 Bildtafeln
Buchschmuck von G. Eichhorn
Kartonniert Mark 5.—

Leipziger Neueste Nachrichten: Es ist kein Kriegstagebuch, wie es unzählige gibt, keine nüchterne Aufzählung von Gefechten und Patrouillen. Die Kampfhandlung als solche tritt in der Darstellung vielfach zurück hinter der Herausarbeitung des Naturerlebnisses in den Alpen, für das die feindliche bewaffnete Gegenwirkung zu einem Teil des Naturerlebens selbst wird. Wachsen doch in den Alpen die Formen des Kampfes nicht nur, sondern auch die gestellten Aufgaben aus dem Wesen der Gebirgsnatur organisch heraus. Der Leser wird in diesem Kriegsbuch nur selten den Eindruck haben, als zerstöre die Kriegshandlung ein grandioses Landschaftsbild; in der Darstellung Contags fließt alles harmonisch ineinander und legt Zeugnis ab für die Echtheit und Tiefe des Erlebnisses: Der kämpfende Mensch im Gebirge

*

Verlag Gustav Braunbeck G.m.b.H.
Berlin W 35

NS. 1177

PRESERVATION ACADEMY
Entsäuert
04 / 2008

140. Taf

Er bat darum, vernommen zu w
wurde abgelehnt. Endlich gelang es i
Richter geführt zu werden, und es ent
gender Wortwechsel: „Ich möchte wiss
man mich eingekerkert hat. Was h
brochen?“

Antwort: „Sie werden den Gese
urteilt werden!“

Er wieder: „Ich denke, Rußland
freier Staat sein; in jedem freien
es Sitte, daß derjenige, der eingekerke
erfährt, weswegen man ihn beschuldigt.“

Antwort: „So, wissen Sie das ge
es so in den freien Staaten, z. B. No
geht?“

Er: „Ja! Wenn Sie es mir nicht
fragen Sie doch mal nach!“

Und siehe, diese Antworten bracht
Matrosen doch zum Nachdenken. Sie
Gottes willen so gehandelt haben, w
freien Staate zukommt.

In einem Entlassungsschein wurd
bigt, daß er als deutschfreundlich verh
läufig freigelassen sei. Wer wollte es
wenn er keine große Sehnsucht hatte,
für Deutschland einer nochmaligen B
zu unterziehen?

Copyright 4/1999 YxyMaster GmbH www.yxymaster.com
VierFarbSelector Standard* - Euroskala Offset